



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 171]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 17, 2011/श्रावण 26, 1933

No. 171]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 17, 2011/SRAVANA 26, 1933

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 अगस्त, 2011

फा. सं. टीएमपी/16/2011-बीपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38वां) की धारा 48, 49 और 50 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास पर बौक्साइट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क कार्गो और अयस्क लौह-अयस्क को छोड़कर, के प्रहस्तन करने के लिए, अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 के महापत्रन पर अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश को अनुपालन करते हुए, विशाखापट्टनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्रन न्यास के टैरिफ प्राधिकार

केस संख्या टैम्प/16/2011-वि पो द्र

विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट

...

आवेदक

आदेश

(29 जून, 2011 को पास किया गया)

विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट के पत्र दिनांक 11 मार्च, 2011 के द्वारा प्राप्त यह मामला वी पी टी द्वारा फाईल किये गये प्रस्ताव से संबंधित है। जिसमें ड्राई बल्क कार्गो की संभलाई के लिए यात्रिकृत संभलाई सुविधाओं सहित वी पी टी के आंतरिक बंदरगाह की घाट सं. डब्ल्यूक्यू 7 के विकास के लिए संशोधित अपक्रंत टैरिफ के लिए अनुमोदन की माँग की गई है।

2.1 महा पत्तन न्यासों में पी पी परियोजनाओं के लिए अप फ्रंट टॉरिफ निश्चित करने के लिए सन. 2008 के दिशा निर्देशों के अवलोकन में डब्ल्यू क्यू बर्थ सं.8 पर अल्यूमिना, बी एफ स्लैग और कास्टिक सोडा तथा इसी प्रकार के कार्गो ग्रूप की संभलाई के लिए अप फ्रंट टॉरिफ निश्चित करने हेतु वि पो ट्र ने पहले ही नवंबर 2010 में दो अलग अलग प्रस्ताव फाईल किये । इस मामले में आयोजित संयुक्त हियरिंग की परिचर्चा के आधार पर वि पो ट्र ने अपने 28 मार्च 2010 द्वारा एक संशोधित प्रस्ताव फाईल किया जिसमें डब्ल्यू क्यू 7 और डब्ल्यू क्यू 8 बर्थों के अप फ्रंट टॉरिफ के निर्धारण को मिला दिया गया । और अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो की संभलाई के लिए अप फ्रंट टॉरिफ निर्धारित करने के लिए माँग की गई ।

2.2 इस प्राधिकार ने वी पी टी में अल्यूमिना और अन्य बल्क कार्गो की संभलाई के लिए अप फ्रंट टॉरिफ निर्धारित करते हुए 19 अप्रैल 2010 को एक आदेश पारित किया । यह आदेश भारतीय राजपत्र में 11 मई 2010 को गजट सं. 142 में अधिसूचित किया गया ।

3.1 इस पृष्ठ भूमि में वि पो ट्र ने आंतरिक बंदरगाह में यंत्रिकृत सुविधा सहित डब्लूक्यू 7 बर्थ पर ड्रै बल्क कार्गो की संभलाई हेतु अप फ्रंट टॉरिफ के अनुमोदन के लिए एक पुर्ण तैयार किया गया प्रस्ताव फाईल किया ।

3.2 वि पो ट्र द्वारा पुर्ण तैयार किये गये प्रस्ताव को फाईल करने के लिए मुख्य कारण नीचे बताये गये हैं :

- (i) 08-06-2010 को बर्थ सं.7 और 8 के लिए दो परियोजनाओं हेतु पुर्नगठित प्रस्ताव जारी किया गया । अल्यूमिना की मात्रा समुचित न होने के कारण, विविध संवैधानिक विलयरेन्स के कारण इस क्षेत्र में अल्यूमिना उद्योग की धीमी प्रगति के कारण और बिडुरों की अपनी आशंका और विचार धारा के कारण किसी भी बिडुर ने प्राइज़ बिड में भाग नहीं लिया ।
- (ii) यह भी देखा गया कि अल्यूमिना संभलाई के लिए अतिरिक्त इन्फ्रास्ट्रक्चर जैसे स्मेल्टर आदि को इधर उधर ले जाने में अधिक समय एवं लागत के कारण सरकारी नीति में कुछ परिवर्तन दिखाई देता है ।
- (iii) दिनांक 08-11-2010 को जारी दूसरे पुर्नगठित प्रस्ताव पर भी कोई जवाब नहीं मिला ।
- (iv) बिडुरों से लगातार दो बार प्रत्युत्तर न मिलने पर मंत्रालय ने वि पो ट्र को कार्गो प्रोफाईल और उपकरण परिवर्तन करते हुए प्रस्ताव को पुर्ण तैयार करने का निर्देश दिया ।
- (v) इस संदर्भ में वि पो ट्र ने आंतरिक बंदरगाह के डब्ल्यू. क्यू 7 बर्थ पर यंत्रिकृत संभलाई सुविधाओं सहित आयातित ड्रै बल्क कार्गो - बाक्साईट, जिप्सम, अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा) और अन्य बल्क कार्गो की संभलाई के लिए अप फ्रंट टॉरिफ निर्धारित करने हेतु पुर्ण तैयार प्रस्ताव प्रस्तुत किया ।

3.3 वि पो ट्र ने बताया कि उन्होंने पूर्व प्रस्ताव में परिवर्तन किया है । कार्गो प्रोफाईल, उपकरण और पूँजीगत लागत को पुनर्गठित प्रस्ताव में परिवर्तित किया गया है । 19 अप्रैल 2010 को पारित आदेश के समय अपनाये गये पैरामीटर, साथ ही पुर्णरचित प्रस्ताव की विशेषतायें नीचे दी गई हैं :

(i) अधिकतम क्षमता :

पुनः रचित प्रस्ताव में पूर्व अनुमोदित 6.66 एमटीपीए के बदले 4.60 एमटीपीए आटिमल क्षमता निर्धारित की गई । तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गया है :

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश के निर्धारण पर		दिनांक 14 मार्च 2011 को पुनर्गठित प्रस्ताव के अनुसार	
अधिकतम क्षमता		अधिकतम क्षमता	
(क) विविध कार्गो मर्दों की क्षमता का शेरर :		(क) विविध कार्गो मर्दों की क्षमता का शेरर:	
- अल्पुभिना शेरर का %	50%	बक्साईट शेरर का %	47%
- अन्य बल्क कार्गो शेरर का %	50%	जिप्सम शेरर का %	30%
		अन्य शुक्त बल्क शेरर का %	16%
		अयस्क शेरर का % (लोहा अयस्क के अलावा)	7%
(ख) शिप दिवस उत्पादन (प्रति दिन टनों में) :		(ख) शिप दिवस उत्पादन (प्रति दिन टनों में) :	
जलयान अल्पुभिना वाहक	31700	- बाक्साईट, जिप्सम, अन्य शुक्त बल्क और लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क	18000
जलयान अन्य बल्क कार्गो वाहक	12600		
(ग) टर्मिनल का वार्षिक अधिकतम क्षमता	5.66	(ग) टर्मिनल का वार्षिक अधिकतम क्षमता	4.60
मिलियन टन		मिलियन टन /	

(ii) पूँजी लागत :

242.15 करोड़ों टॉरिफ आदेश निर्धारण के विरुद्ध 229.54 करोड़ों की संशोधित पूँजी दर का प्राक्कलन । तुलनात्मक स्थिति नीचे दिया गया :

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश के निर्धारण पर		दिनांक 14 मार्च 2011 को पुनर्गठित प्रस्ताव के अनुसार	
विवरण		लाखों में	
(क) कार्गो संभलाई गतिविधि :		(क) कार्गो संभलाई गतिविधि :	
(i) सिविल लागत :		(i) सिविल कार्य :	
(क) अल्पुभिना		- बर्थ अप्रान एवं अप्रोच	
- सिलो फार्म (3)	2719.10	- भंडारण यार्ड, भवन, सीवरेज और भूमि का उत्तराति	44.18
- ट्रान्सफर हाउसेस (6)	453.18	- वर्तमान संरचना को गिराना और कांपाऊंड का पुनः निर्माण	648.29
- माल उतारने के लिए रेल्वे ट्रेक	135.95	- रेल्वे ट्रेक्स	78.97
- वेगन उत्तराई पद्धति	713.76	- ट्रान्सफर हाउसेस	115.56
- अन्य सिविल परिसंपत्तियाँ जैसे बर्थ	373.57	- ड्राइव हाउसेस	186.01
अप्रान अप्रोच, भंडारण यार्ड, भवन, भूमि की उत्तराति, सीवेज, पानी की आपूर्ति (अल्पुभिना के लिए 50% आवंटित किया)		- कम्यूनल गेलरी एवं सपोर्ट	207.78
		- स्टेक्स ट्राक्स	1691.10
		- जल आपूर्ति	1010.27
कुल (क)	4395.56		27.30
(ख) अन्य बल्क कार्गो			
- बर्थ अप्रान एवं अप्रोच (50%)	22.09		
- भंडारण यार्ड, भवन, जल आपूर्ति एवं सेवेज (50%)	27.58		
- वर्तमान संरचना को गिराना और कांपाऊंड वाल का पुनः निर्माण (50%)	28.40		
- भूमि की उत्तराति (50%)	295.50		
कुल (ख)	373.56		
कुल सिविल लागत (i)	4769.12	कुल (i)	4009.46

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश के निर्धारण पर		दिनांक 14 मार्च 2011 को पुनर्गठित प्रस्ताव के अनुसार	
विवरण	लाखों में	विवरण	लाखों में
(ii) उपस्कर लागत :		(ii) यांत्रिक एवं विद्युत कार्य :	
(क) अल्यूमिना		- 2 नंबर के 60 टन हार्डर मोबाइल क्रेन	5605.43
- शिप लोडर (1)	3217.60	- 2 नंबर के मोबाइल होपर्स (जीसीबी के अनुसार)	118.96
- कन्वेयर	3115.64	- कन्वेयर सिस्टम (डब्ल्यूक्यू 1 परियोजना के अनुसार)	2707.61
- वेगन उत्तराई सिस्टम	2698.71	- स्टेकर 1500 टीपीएच (1)	2447.20
- विद्युत एवं लाईटिंग एरिया क्रो मिलाकर इल्यूमिनेशन (50%)	114.56	- फ्रंट यैड लोडर्स / डोजर्स (3 नंबर - डब्ल्यूक्यू 1 परियोजना)	135.95
कुल	9146.51	- विद्युत कार्य	275.84
(ख) अन्य बल्क कार्गो			
- हार्डर मोबाइल क्रेन (60 टन, एक)	2802.71		
- फ्रंट यैड लोडर / डोजर्स (बीपीटी से 4 नंबर) [हमारे विश्लेषण पर 3 नंबर के लिए विचार किया]	101.97		
- विद्युत एवं लाईटिंग एरिया को मिलाकर इल्यूमिनेशन (50%)	114.57		
कुल (ख)	3019.25		
कुल उपस्कर लागत (ii)	12165.76	कुल (ii)	11290.99
(iii) फ्रंटकर व्यय :		(iii) फ्रंटकर व्यय :	
- सिविल में 5% और अल्यूमिना के लिए उपस्कर दर	846.74	- सिविल में 5% और उपस्कर दर	765.02
संभलाई गतिविधियों के लिए कुल पूँजी लागत	17781.62	संभलाई गतिविधियों के लिए कुल पूँजी लागत	16065.47
(ख) घाट भाड़ा गतिविधि :		(ख) घाट भाड़ा गतिविधि :	
- बर्थ फिक्सर्स को मिलाकर बर्थ निर्माण	5098.88	- बर्थ निर्माण	4632.28
- ड्रेजिंग लागत	1335.15	- ड्रेजिंग लागत	1561.82
		- स्लोप प्रोटक्शन	694.60
घाट भाड़ा गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत	6434.03	घाट भाड़ा गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत	6888.70
कुल पूँजी लागत	24215.65	कुल पूँजी लागत	22954.17

विपो द्र ने कहा कि संशोधित प्रस्ताव प्राक्कलन में पूँजी दर फरवरी 2011 के दरों के आधार पर चालू किया गया ।

(iii) प्रधालन लागत :

(क) दो हार्डर मोबाइल क्रेन्स और 3 लोडर्स / डोजर्स जो फ्यूल से चलते हैं बदले दो शिप अन लोडर्स / 2 रिक्लैमर और एक एक वेगन लोडर / ट्रक लोडर कोल उत्तराई टर्मिनल प्रति विद्युत द्वारा प्रचालित और जिसके लिए 1.4 यूनिट प्रति टन खपत स्वीकार की गई, के नियोजन को दृष्टि में रखते हुए विद्युत लागत 0.70 यूनिट प्रति टन अनुमानित की गई । (लोहा अयस्क / कोल टर्मिनल पर 1.4 यूनिट प्रति टन के लिए 50%) खपत का मानक निर्धारित किया गया ।

(ख) डब्ल्यूक्यू 7 और 8 बर्थों के लिए टॉप्स द्वारा पूर्व अनुमोदित अप फ्रंट टॉरिफ के क्रम में हार्डर मोबाइल क्रेन्स एवं फ्रंट एंड लोडर्स/ डोसर्स के लिए फ्यूल खपत पर विचार किया गया ।

(ग) बहु प्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए अप फ्रंट टॉरिफ दिशा निर्देशों में निर्धारित मानक के अनुसार मरम्मत और अनुरक्षण लागत, बीमा, मूल्यहास, तथा अन्य खर्चों पर विचार किया गया ।

(घ) स्ट्रेट लाईन प्रणाली के आधार पर एवं 3 शिप्टों के आधार पर कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के आधार पर मूल्यहास का गणन किया गया ।

(च) बताया गया कि सरकारी दिशा निर्देशों के अनुसार यूनिट दर में उचित वृद्धि के साथ (वर्ष 2003-08) पंचवार्षिक के लिए जोन ix के लिए टैम्प द्वारा अनुमोदित दर के आधार पर लाईसेंस फीज़ का गणन किया गया ।

(छ) पुनर सूचीकृत प्रस्ताव में वि पो द्र द्वारा कार्गो संभलाई कार्यकलापों के लिए अनुमानित परिचालन लागत ₹.3616.05 लाख और घाट किराया कार्यकलापों के लिए ₹.367.86 लाख रहा ।

(iv) वि पो द्र द्वारा नियोजित पूँजी पर प्रति लाभ 16% पर विचार किया गया ।

(v) (क) पुर्नगठित प्रस्ताव के अनुसार प्राककलित राजस्व अपेक्षा आदेश में प्राककलित राजस्व अपेक्षा के अनुसार प्राककलित की गई ।

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश के निर्धारण पर	दिनांक 14 मार्च 2011 को पुर्नगठित प्रस्ताव के अनुसार
क. संभलाई गतिविधि के लिए राजस्व की आवश्यकता	क. संभलाई गतिविधि के लिए राजस्व की आवश्यकता
(i) अल्पमिना के लिए :	
(क) कुल प्रचालन लागत	2858.06
(ख) आर ओ सी इ @ 16%	2275.07
कुल	5133.13
(ii) अन्य बल्क कार्गो के लिए :	
(क) कुल प्रचालन लागत	866.32
(ख) आर ओ सी इ @ 16%	569.99
कुल	1436.31
(iii) संभलाई गतिविधि के लिए कुल राजस्व की आवश्यकता	6569.44
ख. बर्थिंग सेवा के लिए राजस्व की आवश्यकता	
(क) कुल प्रचालन लागत	343.58
(ख) आर ओ सी इ @ 16%	1029.44
ग. बर्थिंग सेवा के लिए कुल राजस्व की आवश्यकता	1373.02
	संभलाई गतिविधि के लिए कुल राजस्व की आवश्यकता
	ख. बर्थिंग सेवा के लिए राजस्व की आवश्यकता
	(क) कुल प्रचालन लागत
	(ख) आर ओ सी इ @ 16%
	ग. बर्थिंग सेवा के लिए कुल राजस्व की आवश्यकता
	1102.19
	1470.05

(ख) कुल प्राककलित राजस्व अपेक्षाओं में से 96% संभलाई को कार्गो संभलाई गतिविधियों से की गई एवं 2% भंडार प्रभारों तथा 2% दर विधि प्रकारों के लिए निकाला गया ।

(vi) 19-4-2010 के आदेश में अनुमोदित दर एवं वि पो द्र द्वारा पुर्नगठित प्रस्ताव में प्रस्तावित दर नीचे दी गई है ।

(क) घाट भाड़ा :

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश द्वारा दर पर अनुमति (विदेश आगमन जलयान -)	दिनांक 14 मार्च 2011 में वि पो द्र द्वारा पुर्नगठित प्रस्ताव पर प्रस्तावित दर
0.74	1.16

(ख) कार्गो संभलाई प्रभार :

(मेट्रिक टन पर दर)

दिनांक 19 अप्रैल 2010 के टॉरिफ आदेश द्वारा दर पर अनुमति (विदेश आगमन जलयान -)	दिनांक 14 मार्च 2011 में वि पो द्र द्वारा पुर्नगठित प्रस्ताव पर प्रस्तावित दर
वस्तु	विदेशी
अल्पमिना	121.68
अन्य द्रै बल्क	89.23

बाक्साईट, जिप्सम, अन्य झाई बल्क (सभी तरह के कोल एवं कोक को छोड़कर) और अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा)

(ग) भंडार प्रभार :

- निशुल्क अवधि - 5 दिन
- पोर्ट ने कार्गो रखने की अवधि - 10 दिन स्वीकार की है जिसमें से 5 दिन निशुल्क अवधि एवं 2.7 दिन बर्थ पर जलयान के ठहरने के लिए ऐसा माना गया कि कार्गो के भंडारण प्रभार 2.3 दिनों के लिए होंगे और प्रतिशत के रूप में अधिकतम क्षमताओं का 23% / तदनुसार 10.58 लाख टन कार्गो क्षमता (23% अधिकतम क्षमता का) पर भंडारण प्रभार से 123.73 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए 5 दिनों के पहले स्लैब के लिए दर रु. 2.34. प्रति टन प्रति दिवस गणन की गई । अनुवर्ती स्लैब के लिए दर 1.5 बार ज्यादा प्रस्तावित है और पहली स्लैब की दर का दुगना ।
- निशुल्क अवधि के बाद भंडार प्रभार निम्न प्रकार प्रस्तावित है :

वस्तु	निशुल्क अवधि के बाद पहले 5 दिन के लिए शेष कार्गो दर	6 दिन से 10 दिन के लिए शेष कार्गो दर	11 दिन के बाद से शेष कार्गो दर
बाक्साईट, जिप्सम, अन्य ड्राई बल्क (सभी तरह के कोल एवं कोक को छोड़कर) और अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा)	2.34	3.51	4.68

(दि 19-4-2010 के आदेश में अल्यूमिना के लिए भिन्न भंडारण प्रभार 2.11 प्रति टन प्रति दिवस अनुमोदित किये गये एवं पहली स्लैब के लिए अन्य ड्राई बल्क कार्गो के लिए 1.70 प्रति टन प्रति दिवस)

(घ) पर्यावरण एवं प्रबंधन के लिए विविध प्रभार, वार्फ पर कार्गो की संभलाई, सुरक्षा उपाय आदि रु.2.70 प्रति टन प्रति दिवस । (दि 19 अप्रैल 2010 के ओदेश में रु.2.55 प्रति टन अल्यूमिना के लिए और रु.1.78 प्रति टन अन्य बल्क कार्गो के लिए अनुमोदित है ।)

3.4 तदनुरूप वि पो ट्र ने अपने पत्र दि 19 मार्च 2011 द्वारा आवेदकों / संभवित बिडुरों की - जिनसे संबंधित प्रस्ताव पर परामर्श किया जाना था - एक सूची और संभाव्य रिपोर्ट भेजी ।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुरूप वि पो ट्र का 14 मार्च 2011 का प्रस्ताव संबंधित उपभोक्ताओं / उपभोक्ता संगठनों एवं आवेदकों / संभवित बिडुरों को उनके विचार जानने के भेजा गया । किसी उपभोक्ता / उपभोक्ता संगठन ने अपने विचार नहीं दिये । केवल एक संभावित बिडुर आई वी आर सी एल लि. से हमें विचार प्राप्त हुए । आई वी आर सी एल लि. से प्राप्त टिप्पणियों को फीड बैक सूचना के रूप में वि पो ट्र को भेज दिया गया । वि पो ट्र ने आई वी आर सी एल लि. की टिप्पणियों पर अपने विचार प्रस्तुत किये ।

5.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक जाँच के आधार पर, वि पो ट्र से हमारे पत्र दिनांक 4 मई 2011 के कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था । वि पो ट्र ने हमारी / शंकाओं पर अपने पत्र दिनांक 7 मई 2011 में जवाब दिया और संशोधित अप फ्रंट टैरिफ गणन को भी प्रस्तुत किया । उन्होंने पुनः अपने पत्र दिनांक 11 जून 2011 के द्वारा और भी स्पष्टीकरण दिये । हमारे द्वारा उठाई गई शंकाओं और उनके द्वारा दिये गये जवाब को संक्षिप्त रूप में नीचे दिया गया है ।

क्र सं	हमारी शंकायें	वि पो ट्र का जवाब
(I)	अधिकतम क्षमता	उक्त प्रस्ताव में दिखाये गये कार्गो के संबंध वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 में आयातित संभलाये गये कार्गो का विवरण नीचे दिया गया है :

(ख) वि पो द्र द्वारा पिछले दो वर्षों में 2009-2010 एवं 2010-11 में और उपर्युक्त बताये गये प्रति कार्गो मद के संबंध में पोर्ट के वाणिज्य प्लान के अनुसार अनुमानित भावी यातायात ।

कार्गो	2009-10		2010-11	
	यातायात	%	यातायात	%
बाक्साइट	6.84	29.50%	3.23	11.04%
जिप्सम	10.90	47%	10.98	37.54%
अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा)	2.51	10.82%	8.17	27.93%
अन्य ड्राई बल्क	4.94	21.30%	6.87	23.49%
साईम स्टील	4.12		4.94	
बेन्टोनाइट	0.23		0.62	
चार्गल	0.59		--	
कोल (आयात)				
लोहा रद्द	--		0.66	
सीमेंट	--		0.65	
विंकेकर				
कुल	23.19		29.25	

वाणिज्य प्लान के अनुसार उक्त कार्गो के लिए यातायात प्रक्षेप संबंधी आकलन निम्न कारणों से विचार नहीं किया गया है :

- बाक्साइट एवं जिप्सम का विशेष प्रक्षेपण वाणिज्य प्लान में सूचत नहीं किया गया ।
- पूर्व प्रक्षेप निराशात्मक दृश्य विधान पर आधारित है और आमुनिकंतम प्रगति को ध्यान में रखते हुए हिंटर लैंड के आस पास लगाई जा रही भावी इन्डस्ट्रीज की आवश्यकता पर ध्यान नहीं देता ।
- वि पो द्र का प्रक्षेप वर्तमान यातायात ड्रेंड, हिंटर लैंड में विकास एवं उपभोक्ताओं की आवश्यकताओं आदि को ध्यान में रखकर आकलित किया जाता है ।
- समुद्री कार्य सूची 2010-20 (लोहा अयस्क, कोल, उर्वरक को छोड़कर) के अनुसार ड्राई बल्क प्रक्षेप 2014-14 तक 8.40 मिलियन टन प्राक्कलित किया गया और 2020 तक 10.70 मि.ट / जिन पर निम्न प्रक्षेप आधारित है ।

बाक्साइट :

- वेदान्त अल्युमिना विशाखपट्टणम पोर्ट के द्वारा बाक्साइट आयात कर रहा है । विशाखपट्टणम के आस पास अल्युमिना उद्योग के ग्रीनफाईल्ड प्लान और विस्तारण प्लान के लिए बाक्साइट की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए 2 मि.टन प्रक्षेपित किया गया ।

जिप्सम :

- वि पो द्र वर्तमान में 1 मि.टन से ज्यादा जिप्सम की संभलाईर कर रहा है । विशाखपट्टणम में सीमेंट सेक्टर में बड़ी सीमेंट कम्पनियाँ लग भग पांच सीमेंट इकाइयाँ स्थापित कर रही हैं । विशाखपट्टणम की पश्च भूमि इसका प्रमाण है । इसीलिए 1.3 मि.टन प्रक्षेपित किया गया है ।

अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा) एवं अन्य शुष्क बल्क :

- वृद्धिगत ड्रेंड को देखते हुए 0.25 मि.टन एवं 0.50 टन की वर्तमान संभलाईर को देखते हुए क्रमशः 0.30 मि.टन एवं 0.70 मि.टन का प्रक्षेप दिखाया गया ।

उपर्युक्त का संक्षेपण करते हुए यातायात प्रक्षेप और कार्गो के अंश का प्रतिशत निम्न है :

कार्गो	2014-15	% कार्गो अंश
बाक्साइट	2.00	47
जिप्सम	1.30	30
अन्य शुष्क बल्क (सभी तरह के कोल, लोहा एवं उर्वरक को छोड़कर)	0.70	16
अयस्क (लोहा अयस्क के अलिंगिकों)	0.30	7
कुल	4.30	100

(ग) शिप दिवस उत्पादन :

(i) पूर्व में टैरिफ आदेश सं. टैम्प/51/2009-वीपीटी एवं टैम्प/52/2009-वीपीटी, दिनांक 19-4-2010 द्वारा निर्धारित अपफ्रेंट टैरिफ निर्धारण में, जिप्सम, कास्टिक सोडा एवं अन्य बल्क कार्गो सहित अन्य शुक्त बल्क कार्गो वि पो ट्रू द्वारा 12600 टन प्रतिदिन प्रति एच एम सी-60 टन क्षमता - संभलाई दर स्वीकार किया गया। इसे पोर्ट द्वारा उनके पत्र 25 मार्च 2010 द्वारा प्रस्तुत संभव्य तकनीकी रिपोर्ट द्वारा भी सपोर्ट किया गया। इस संदर्भ में समरूप वस्तु को 9000 टन प्रति दिवस प्रति क्रेन संभलाई के लिए एच एम सी के समान क्षमता (60 टन) की संभलाई दर के काम करने के कारण का औधित्य दिखाना आवश्यक है और तकनीकी विशेषता से समर्थित करने की आवश्यकता है।

(ii) वि पो ट्रू द्वारा स्वीकार अन्य पैरामीटर पूर्व प्रस्ताव में स्वीकृत स्तर के समान हैं इसे मानते हुए तथा वि पो ट्रू द्वारा पूर्व प्रस्ताव में उच एम सी के 25 चक्कर प्रति घंटा के विलद्ध 18 चक्कर प्रति घंटा की संख्या पर विचार करने के आधार का औधित्य बताता है।

(iii) एच एम सी और टर्मिनल प्रचालक वैजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) द्वारा पिछले दो वर्षों 2009-2010 और 2010-2011 के दौरान पोर्ट में संभलाई गई बाक्साइट, जिप्सम, अन्य शुक्त बल्क कार्गो एवं अयस्क लोहा अयस्क के अलावा वास्तविक औसत संभलाई दर दे सकता है।

- डब्ल्यूक्यू 7 एवं डब्ल्यूक्यू 8 के पूर्व प्रस्तावों के लिए अल्युमिना (पूर्व तथा यंत्रीकृत सुविधा सहित), भी एक स्तर एवं जिप्सम कार्गो चिह्नित किया गया। ये वर्ष मुख्यतः अल्युमिना की संभलाई के लिए चिह्नित की गई।
- घाट के अधिकतम प्रयोग की दृष्टि से जिप्सम, भी एक स्तर जैसे शुक्त बल्क कार्गो, हार्बर मोबाइल क्रेन द्वारा संभलाई करने का प्रस्ताव या जिसके लिए प्रति घंटा 25 चक्कर और उसकी उत्पादन दर 12,600 टी पी डी स्टीकार की गई।
- वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित कार्गो धीमी / तेजी से घूमनेवाले कार्गो के मिश्रण के साथ है। अतः प्रति घंटा 18 चक्कर में 9000 टी पी डी प्रति क्रेन स्वीकार किया गया। अन्य पैरामीटर पूर्व आदेश के अनुरूप है।

बाक्साइट, जिप्सम, अन्य शुक्त बल्क एवं अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा) के लिए पोर्ट में पिछले दो वर्षों में एच एम सी द्वारा प्राप्त औसत संभलाई दर नीचे दी गई है :-

(टनों में)

कार्गो	2009-10	2010-11
अन्य शुक्त बल्क (सभी तरह के कोल, कोक एवं उर्वरक को छोड़कर)	9.767 (आयात थर्मल कोल)	--

फिलहाल जिप्सम, बाक्साइट एवं अयस्क गैर क्रेन घाटों पर 5000 टीपीडी एवं 9000 टीपीडी के बीच पिछले दो वर्षों में संभलाये जा रहे हैं।

जिप्सम, अन्य शुक्त बल्क एवं अयस्क (लोहा अयस्क के अतिरिक्त) के संबंध में ए हम सी के साथ टर्मिनल प्रचालकों (मेसर्स वी एस पी एल) द्वारा प्राप्त संभलाई दर नीचे दी गई है :

कार्गो	2009-10		2010-11	
	इक्यू 8	इक्यू 9	इक्यू 8	इक्यू 9
जिप्सम	13.018	12.638	13.786	14.882
अन्य शुक्त बल्क (सभी तरह के कोल, कोक एवं उर्वरक)	--	7.481 (लाइम स्टोन)	--	3.959 (रद्द लोहा)
अयस्क (लोहा अयस्क के अतिरिक्त)	9.319 (मैंगनीस और)	8.439 (मैंगनीस और)	7.885 (मैंगनीस और)	10.457 (मैंगनीस और)

कन्सेशनायर द्वारा प्राप्त की जानेवाली अधिकतम उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए 18,000 टीपीडी सही है।

(II)	अनुमानित पैंजी लागत :	
	<p>(क) अपफ्रंट टैरिफ दिशा निर्देशों के अनुसार बहुपयोगी वर्ध अनुबन्ध सूची के उपकरण जैसे फोर्क लिफ्ट ट्रक्स, पे लोडर्स आदि के लिए ये पो ट्र द्वारा अनुमानित पैंजी लागत में विचार नहीं किया । ये पो ट्र ने दो मोबाइल होपर्स, एक स्टेकर (1500 टीपीएच) को ही रखा जो उपकरणों की नार्मेटिव सूची में नहीं है । दिशा निर्देशों के निर्धारित नार्म से प्रस्तावित परिवर्तन का कारण बताये ।</p>	<ul style="list-style-type: none"> बहुपयोजनीय टर्मिनल के लिए यांत्रिक संभलाई के अपफ्रंट टैरिफ दिशा निर्देश 2008 कोई विशेष मानक निर्धारित नहीं करते हैं । वर्तमान प्रस्ताव में शिप से स्टैक यार्ड को यांत्रिक साथानों द्वारा कार्गो का स्थानांतरण करने पर विचार किया गया जिसके लिए मोबाइल होपर को कन्वेयर सिस्टम के साथ जोड़ा गया ताकि स्टैक यार्ड को कार्गो स्थानांतरित किया जा सके साथ ही एक स्टैकर को कार्गो के स्टैक करने के लिए जोड़ा गया । विशेष दिशा निर्देशों की अनुपस्थित में मोबाइल होपर, कन्वेयर सिस्टम, स्टैकर आदि उपकरण, कोल टर्मिनल के लिए निर्धारित दिशा निर्देशों के अनुसार स्वीकार किये गये । उपर्युक्त के संदर्भ में उपकरण कोल टर्मिनल के लिए निर्धारित दिशा निर्देशों के अनुसार स्वीकार किये गये जो वर्तमान प्रस्ताव के अनुरूप है । ये पो ट्र ने अपने पत्र दिनांक 10 जून 2011 में यह स्पष्ट किया कि रेलवे ट्रैक की लागत को रेल द्वारा स्टैकिंग क्षेत्र से खाली किये जानेवाले कार्गो के लिए पूरी रैक को समाहित करने के लिए स्वीकार किया गया और यह बहुपयोजनीय टर्मिनल के लिए टैम्प के दिशा निर्देशों के अनुरूप है । 2 स्टैकरों के बदले वर्तमान प्रस्ताव में 1 (एक) स्टैकर के नियोजन के संबंध में, यह बताया जाता है कि कोल / लोहा अवस्क टर्मिनल पर जहाँ उत्पादक दर 50,000 टीपीडी है - 2 (दो) स्टैकर 2 (दो) शिप अनलोडर्स के लिए स्वीकार किये गये । 18000 टीपीडी उत्पादन दर के वर्तमान प्रस्ताव के लिए 1500 टीपीडी का एक स्टैकर समुचित समझा गया ।
	<p>(ख) विविध यांत्रिक उपकरण की पैंजीगत लागत का प्राक्कलन, टैम्प द्वारा पहले ही अनुमोदित पी पी पी प्रोजेक्ट के संदर्भ के अनुरूप है । अधिकतर मर्दों के लिए वी पी टी द्वारा विचार किया गया प्राक्कलन पी पी प्रोजेक्ट में अनुमानित इन मर्दों के पैंजीगत लागत के साथ मिलान नहीं करता । प्रति मर्द के लिए पैंजीगत लागत के गणन का आधार कार्यदलन के साथ स्पष्ट किया जाए और प्रलेखी साक्ष्यों के साथ पुष्ट किया जाये ।</p>	<p><u>दो हापर्स :</u> अनुमोदित जीसीसी के लिए स्वीकार की गई लागत के अनुरूप 5% वृद्धि के साथ ।</p> <p><u>फ्रंट एंड लोडर्स :</u> इन लाइन के साथ डब्ल्यूक्यू-1 प्रस्ताव के अनुमोदन के अनुरूप ।</p> <p><u>कन्वेयर :</u> अनुपातिक लंबाई लागत, डब्ल्यूक्यू-1 परियोजना के अनुरूप अनुमोदित की गई । डब्ल्यूक्यू-1 के लिए 1.635 कि.मी. हेतु 1600 मि.मी. (चौड़ाई) कन्वेयर की लागत 22.13 करोड़ है जब कि वर्तमान प्रस्ताव 2 कि.मी. के लिए है ।</p>
	<p>(ग) यद्यपि वी पी टी ने पूर्व पीपीपी परियोजना से संबंधित दर का विश्लेषण प्रस्तुत किया है । (अपनी पैंजी लागत प्राक्कलन को समुचित रखने के लिए) लेकिन, अपफ्रंट टैरिफ गणना में विचार की गई पैंजी लागत के साथ कोई संबद्धता नहीं दिखाई दी । कृपया उक्त प्रस्ताव में उपकरण और सिविल के लिए प्राक्कलित पैंजीगत लागत के प्राक्कलन का औचित्य एवं प्राक्कलन के साथ संबद्धता दिखाते हुए सह दस्तावेज / गणन दर विश्लेषण / बजटरी कोटेशन्स, बाजार भाव की प्रतियां प्रस्तुत करें ।</p>	<p>प्रलेखी साक्ष्य/ गणन / दर विश्लेषण / बजटरी कोटेशन्स, बाजार दरों के साथ प्राक्कलन को प्रतिपादित किया गया । (ये पो ट्र ने पैंजीगत लागत प्राक्कलन का समर्थन करते हुए और एक बार पारदर्शक रिपोर्ट अप्रेषित किया ।)</p>
	<p>(घ) ड्रेजिंग की यूनिट दर 300 प्रति क्यूबिक मीटर पर निर्धारित की गई । 15.16 की पैंजी निकर्वण लागत की वैद्यता प्रलेखी दस्तावेजों से की जाये ड्रेजिंग के लिए प्रस्तावित स्लिट क्वांटम को भी सूचित किया जायें ।</p>	<p>ड्रेजिंग के लिए यूनिट दर का प्रलेख साक्ष्य दिया गया । ड्रेजिंग का क्वांटम कार्य लगभग 4,59,510 एम³ है ।</p> <p>(ड्रेजिंग के लिए यूनिट दर समर्थन करनेवाले संलग्न प्रलेख साक्ष्य नहीं पहुँचा ।)</p>

<p>(ध) वि पो द्र द्वारा अनुमानित पूँजीगत लागत कन्वेयर सिस्टम और कन्वेयर गेलरी को मिलाकर 41.38 रखा गया, जो अपफ्रंट संभलाई दर निकालने के लिए और सभी ड्राई बल्क वस्तुताओं में प्रस्तावित एकरूपता रखने के लिए विचार किया गया। इस संदर्भ में सभी कार्गो मद अर्थात बाक्साइट, जिप्सम और अन्य शुष्क बल्क एवं लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क, कन्वेयर सिस्टम सेवा का उपयोग करेंगे और वह तकनीकी दृष्टि से व्यवहार्य होगा, पृष्ठि करें।</p>	<p>तकनीकी व्यवहार्य है।</p>
<p>(छ) बर्थ के संबंध में स्लोप प्रोटेक्शन के लिए 6.95 करोड़ पूँजी लागत को शामिल किया जो बर्थ के पूँजीगत लागत को प्राककलित करनेवाले नार्मेटिव सूची के अनुसार नहीं है। प्रस्तावित पूँजी व्यय का स्वरूप सूचित करें और प्रस्तावित कार्य की आवश्यकता को स्पष्ट करें।</p>	<p>जिप्स सुरक्षा से ठहराने के लिए बर्थ के आगे गहरा करने का प्रबंध करने, नार्थन आर्म के अंत में सोयल को रखें जो बर्थ स्वरूप के स्लोप प्रोटेक्शन जारी रहे, याहे बर्थ के स्वरूप में भाग हो जाए।</p>
<p>(iii) प्रकालन लागत :</p> <p>(क) बहुपयोगी कार्गो बर्थ में 100 यूनिट / घंटे / लेवेल लपिंग क्रेन के लिए विद्युत खपत निर्धारित किया गया। वि पो द्र ने 2 एच एम सी को नियोजित करने का प्रस्ताव रखा। 2 एचएमसी के साथ साथ 3 फ्रंट एंड लोडर्स के संदर्भ में खपत पर्यूल दर पर अपफ्रंट टैरिफ गणना में पहले ही विचार किया गया। इस संदर्भ में, विद्युत 0.70 यूनिट मानते हुए विद्युत दर के प्राककलन का आधार दिशा निर्देशों में निर्धारित नार्म के अनुसार नहीं है इसका औचित्य दें।</p>	<p>अपफ्रंट टैरिफ दिशा निर्देश 2008 में बहुपयोगी टर्मिनल से यांत्रिकृत संभलाई के लिए किसी प्रकार के नार्म निर्धारित नहीं करते। निर्धारित दिशा निर्देशों की अनुपस्थिति में, उपकरण जैसे मोबाइल होपर, कन्वेयर सिस्टम, स्टेकर आदि, जो विद्युत द्वारा चलाये जाते हैं - के लिए कोल / लोह अयस्क टर्मिनल के लिए निर्धारित दिशा निर्देशों पर विचार किया जाता है। संपूर्ण यांत्रिकृत सिस्टम के लिए कोल / लोह अयस्क टर्मिनल का विद्युत दर 1.4 यूनिट / टन है। चूंकि, होपर्स एवं स्टेकर को मिलाकर सिर्फ कन्वेयर सिस्टम विद्युत द्वारा चालित दिखाया गया है, अतः 1.4 यूनिट / के टन 50% पर ही विचार किया गया।</p>
<p>(ख) फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपकरण की क्षमता के संदर्भ में दिशा निर्देश के लिए निर्धारित नार्म है। बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल के प्रस्ताव पर तीन फ्रंट एंड लोडर की क्षमता को सूचित करें।</p>	<p>350 - 400 एच पी 4.8 क्यू.मी. - 6.1 क्यू.मी.</p>
<p>(ग) महा पतन न्यासों के एसओआर में निर्धारित दर के आधार पर अपफ्रंट टैरिफ के दिशा निर्देश के अनुसार भूमि के लिए लीज भाड़ा प्राककलन करें। नवा लीज के लिए वि पो द्र द्वारा 22 अप्रैल 2008 को टैरिफ द्वारा अनुमोदित आदेश सं.टैम्प/41/2005-यीपीटी के अनुसार पांचवर्षीय 2003-2008 प्रति वर्ष जोन-IX को 78.00 प्रति स्क्वे.यार्ड आबटित करने का प्रस्ताव है। अध्यारिटी द्वारा अनुमोदित लीज भाड़ा की वार्षिक दर में वृद्धि फ्रंट एंड लोडर्स के लिए दिशा निर्देशों में पर्यूल खपत उपकरण की क्षमता के संदर्भ में है। दरभान सूची में निर्धारित वार्षिक वृद्धि ली शर्त पर है। निर्धारित अनुलग्नक में है। वर्ष 2010-11 के लिए भूमि के बाजार मूल्य पर विचार करने का कारण पर आधार और उस पर 6% लीज भाड़ा प्राककलन स्पष्ट नहीं है, क्योंकि इस जोन के लिए उक्त लीज भाड़ा आदेश में पहले ही निर्धारित किया गया। विषेष अवसरों पर वी पो द्र को बताया गया कि उनके लीज भाड़े का संशोधन किया जाना। लेकिन पोर्ट ने कोई प्रस्ताव फाईल नहीं किया। वी पी टी ने अन्य अपफ्रंट टैरिफ मामलों में किये गये अनुसार वर्तमान लीज भाड़े में 2% की वार्षिक वृद्धि की गणना पर क्षेत्र विचारन किये जाए स्पष्ट करें।</p>	<p>टैम्प की टिप्पणियों को दृष्टि में रखते हुए प्रस्ताव को परिवर्तन किया और संशोधित प्रस्ताव संलग्न है। पिछले दो वर्षों अर्थात् 2008-09 और 2009-10 तक संभलाई गये विदेशी / तटीय यातायात नीचे दिये गये:</p>
<p>(iv) प्रस्तावित दर मान में सामान्य कार्गो के घाट भाड़ा एवं संस्पलाई दर का 60% रियायती दर के हकदार तटीय कार्गो एवं जलयान के लिए निर्धारित किया गया। अप फ्रंट टैरिफ निर्धारित करने के लिए राजस्व नमूने पर विचार किया गया। वि पो द्र ने शुष्क बल्क</p>	<p>टैम्प की टिप्पणियों को दृष्टि में रखते हुए प्रस्ताव को परिवर्तन किया और संशोधित प्रस्ताव संलग्न है। पिछले दो वर्षों अर्थात् 2008-09 और 2009-10 तक संभलाई गये विदेशी / तटीय यातायात नीचे दिये गये:</p>

	<p>कार्गो के लिए अपफ्रेंट टैरिफ के निर्धारण के पूर्व प्रस्ताव में संयोग से 10% तटीय कार्गो और 90% विदेशी कार्गो का अनुमान लगाया। अतः संभलाई दर और घट भाड़ा निर्धारण करने के लिए पोर्ट कार्गो टर्मिनल पर संभलाये जानेवाले विदेशी / तटीय कार्गो के अनुपात की जाँच करें और सुनिश्चित करें कि प्रस्तावित टैरिफ स्तर पर वी ओ टी प्रचालकों से अनुमानित राजस्व प्राप्त किया जा सके।</p>	
(v)	<p>(क) दिशा निर्देशों में निर्धारित निशुल्क दिवस की संख्या 5 दिन आयात कार्गो के लिए और 15 दिन नियात कार्गो के लिए है। उक्त स्थिति के विज़ाइ पोर्ट ने दोनों आयात और नियात कार्गो में एकरूपता लाते हुए निशुल्क 5 दिनों के प्रस्ताव को प्रस्तावित किया। दिशा निर्देशों में परिवर्तन करने का समुचित कारण बतायें।</p>	<p>टैम्प की दिशा निर्देशों के अनुसार आयात कार्गो के लिए, 5 दिवस की अवधि पर विचार किया गया, चूंकि प्रस्ताव में दिखाई गई कार्गो मद आयात कार्गो है।</p>
(ख)	<p>(ख) टर्मिनल पर संभलाई किये जाने वाले प्रस्तावित कार्गो के संदर्भ में वी ओ टी में पिछले वर्षों में आयात / नियात का वास्तविक औसत झाई बल्क कार्गो के उठरने का समय प्रस्तुत किया जायें।</p>	<p>प्रस्तावित कार्गो का उठरने का समय खत्म होने लाजिस्टिक उपलब्धता के आधार पर 5 और 15 दिवस के बीच परिवर्तित होता रहता है। इसलिए 10 दिवस का औसतन पर ही विचार किया गया।</p>
(vi)	<p>बर्थ भाड़ा गणना: बर्थ भाड़ा गणना में वी पो ट्र ने 30000 जी आर टी एवं 50000 जी आर टी के पार्सल साईज जलयान को ही स्वीकार किया। दोनों साईज जलयानों के लिए संभलाई दर समान स्तर पर स्वीकार किया। अधिकतम क्षमता वाले जलयान के संभलाई दर शुक्र बल्क कार्गो के दिशा निर्देशों में निर्धारित संभलाई दर के अनुसार अधिक है। वी पो ट्र अधिकतम क्षमता एवं बर्थ भाड़ा गणना में स्वीकार किये गये संभलाई दरों की समीक्षा करें।</p>	<p>अनुलग्नक -V के टेबल - 1 के अनुसार जलयान के साईज से निरपेक्ष कोल, लाईम स्टोन, बिनरल्स आदि के लिए बहुप्रयोजनीय टर्मिनल के लिए निर्धारित दिशा निर्देशों के अनुसार 10,000 टन प्रति दिन स्वीकार किया गया। प्रस्तावित कार्गो इस वर्ग का होने के कारण एकल संभलाई दर पर विचार किया गया। यंत्रीकृत के साथ उच्च मोबाइल फ्रेन के नियोजन के कारण वी - 18000 टन प्रति दिन उच्च उत्पादन दर पर विचार किया गया।</p>

5.2. उसके जवाब में, वी पो ट्र ने परिवर्तनों के साथ संशोधित गणना प्रस्तुत की है :

(i) पूर्व में वी पो ट्र ने 3 लोडर्स उपयोग करने के लिए प्रस्ताव रखा। संशोधित प्रस्ताव में, वी पो ट्र ने 4 लोडर्स को उपयोग करने का प्रस्ताव किया। वी पो ट्र ने 4 लोडर्स के लिए 135.95 लाख के अनुमानित पूँजीगत लागत में कोई परिवर्तन नहीं होने दिया। फलस्वरूप, फ्रंट एंड लोडर्स की संख्या में वृद्धि के कारण फ्यूल के खाते पर अनुमानित प्रचालन लागत की वृद्धि हुई। बाद में वी पो ट्र ने दिनांक 10 जून 2011 के पत्र में 4 फ्रंट एंड लोडर्स की लागत की पृष्ठि की और दिनांक 9 मई 2011 के नये प्रस्ताव में इसकी लागत को सभी बताया।

(ii) वी पो ट्र द्वारा प्राककलित संशोधित वार्षिक राजस्व आवश्यकताओं को नीचे दिया गया :
(लाखों में)

क.	संभलाई गई गतिविधियों के द्वारा :	
	(i) प्रचालन लागत	3645.26
	(ii) आर ओ सी ई @ 16% की दर पर	2570.48
	कुल	6215.74
ख.	बर्थ भाड़ा के लिए (मूल प्रस्ताव के अनुसार) :	
	(i) प्रचालन लागत	367.86
	(ii) @ 16% आर ओ सी ई	1102.19
	कुल	1407.05

(iii) मूल प्रस्ताव में, टर्मिनल के लिए अधिकतम क्षमता मूल्यांकन करते हुए संभलाई गतिविधियों से प्राक्कलित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता का विभाजन करते हुए सभी कार्गो मदों के लिए समरूप संभलाई दर प्रस्तावित किया । विदेशी एवं तटीय कार्गो के शेरर का विवरण माँगते हुए हमारे प्रश्नों के संदर्भ में, वि पो ट्र ने विदेशी एवं तटीय कार्गो के लिए हर कार्गो मदों को खाते में लेते हुए संभलाई प्रभार का समायोजन किया । जिप्सम एवं अन्य अयस्क 100% विदेशी कार्गो, बाक्साइट को 100% तटीय कार्गो के रूप में स्वीकार किया है, एवं अन्य शुष्क बल्क 70% विदेशी और 30% तटीय कार्गो के रूप में स्वीकार किया गया । बर्थ भाड़ा प्रभार निर्धारित करने के लिए, पूरा शेरर में क्रमशः 48% एवं 52% को विदेशी / तटीय कार्गो स्वीकार किया ।

(iv) पैरमीटर्स में परिवर्तन को दृष्टि में रखते हुए वि पो ट्र ने पूर्व प्रस्तावित दरों में संशोधन किया गया । वि पो ट्र द्वारा मार्च 2011 के मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों और मई 2011 में संशोधित प्रस्ताव की प्रस्तावित दरों का तुलनात्मक विवरण नीचे दिया गया :

(क) बर्थ भाड़ा :

(प्रति घंटे प्रति जी आर टी एवं उसके भाग की दर)

मार्च 2011 के प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर		मार्च 2011 के संशोधित प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर	
विदेश जानेवाले जलयान (लपयों में)	तटीय जलयान (लपयों में)	विदेश जानेवाले जलयान (लपयों में)	तटीय जलयान (लपयों में)
1.16	0.696	1.46	0.876

(ख) कार्गो संभलाई प्रभार :

(प्रति मेट्रिक टन के लिए दर)

वस्तु	मार्च 2011 के प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर		मार्च 2011 के संशोधित प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर	
	विदेश जानेवाले जलयान (लपयों में)	तटीय जलयान (लपयों में)	विदेश जानेवाले जलयान (लपयों में)	तटीय जलयान (लपयों में)
बाक्साइट	129.14	77.48	216.30	129.78
जिप्सम	129.14	77.48	129.72	77.83
अन्य शुष्क बल्क (सभी तरह के कोल एवं कोक को छोड़कर)	129.14	77.48	147.34	88.40
अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा)	129.14	77.48	129.72	77.83

(ग) भंडारण प्रभार :

(प्रति दिवस प्रति टन एवं उसके भाग की दर)

विवरण	मार्च 2011 के प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर	मार्च 2011 के संशोधित प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित दर
नि शुल्क दिवस	5 दिवस	5 दिवस
पहले 5 दिन के लिए शेष कार्गो दर वाकी निशुल्क अवधि के बाद	2.34	2.35
6 दिन से 10 दिन के लिए शेष कार्गो दर	3.51	3.53
10 दिन के बाद	4.68	4.70

(घ) विविध प्रभार :

विवरण	मार्च 2011 को वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित प्रस्ताव दर	मार्च 2011 को वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित संशोधित प्रस्ताव दर
विविध प्रभार	2.70	2.70

6.1 इस मामले कर संयुक्त हियरिंग 11 मई 2011 को विशाखपट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वि पी टी)के प्रांगण में संपन्न हुई । वि पो ट्र ने अपने प्रस्ताव का पावर पाइंट प्रेजेंटेशन प्रस्तुत किया । संयुक्त हियरिंग में, वि पो ट्र और संबंधित उपभोक्ता / संगठन निकायों ने अपने विचार प्रस्तुत किये ।

6.2 संयुक्त हियरिंग में, प्रस्ताव पर कुछ टिप्पणियाँ की गई और पोर्ट से उस पर स्पष्टीकरण मौजा गया। वि. पो. द्रौ से उसके प्रस्ताव पर धुनकार्य करने और 26 मई 2011 को संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने और संबंधित उपभोक्ता / बिंदुर्स को परिचालित करने का अनुरोध किया एवं संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी एक सप्ताह के अंदर टैम्प और वी.पी.टी को भेजने की सलाह दी। वि. पो. द्रौ ने स्पष्टीकरण दिया कि उनके द्वारा मान लिया गया 18 साईंकिल्ट / घटे उचित है।

6.3 वी.पी.टी. ने अपने पत्र दिनांक 20 मई 2011 के द्वारा अपेक्षित सूचना / स्पष्टीकरण तथा मई 2011 की टेक्नो सम्भाव्यता रिपोर्ट के साथ प्रस्तुत की। संयुक्त सुनवाई में उठाये गये विषय एवं वि.पो. द्रौ का समाधान सारांश रूप में नीचे दिया गया है।

क्रम सं.	हमारे द्वारा लगाई गई आवाहनी	वि.पो. द्रौ के समाधान
(i)	वी.पी.टी. ने हाल ही ने वी.पी.मोड में विभिन्न वस्तुओं की संभलाई सुविधाओं के विकास के लिए अनेक प्रस्ताव प्रस्तुत किये। इस संदर्भ में, वी.पी.टी. से अनुरोध है कि इस बात की जांच करे कि क्या विद्यार्थीन प्रस्तावों के अनुरूप संभलाई की जाने वाली प्रस्तावित वस्तुओं किसी वर्तमान सुविधा अथवा वी.पी.मोड में विकास के लिए प्रस्तावित पूर्व सुविधाओं के अंतर्गत नहीं लाइ जा सकती।	(क) ड्रौ बल्क कार्गो जैसे - बाक्साइट, जिप्सम, अन्य ड्रौ बल्क (कोल, कोक एवं तेशार उर्वरक को छोड़कर) के आवाहत के लिए अपफ़ॉल्ट टैरिफ निर्धारण हेतु प्रस्ताव में दिखाए गई वर्थ डब्ल्यू.क्यू.7 नई वर्थ नहीं है। यह वर्थ 2004 में प्रवालन के लिए ग्रांडम की गई और 23.2.2007 को संकट के कारण इसे बंद कर दिया गया कि उस पर कार्गो संभलाई प्रवालन संभव नहीं था। जब मंत्रालय से वर्थ की विशेष मरम्मत के लिए अनुमोदन हेतु समर्पक किया गया तो मंत्रालय ने वर्थ को वी.पी.मोड (डी.वी.एफ ओटी आधार पर) में विकसित करने का सुझाव दिया। अतः अन्य वर्थों पर कार्गो की संभलाई का विचार समुचित नहीं होगा।
(ii)	ऐसा लगता है कि प्रस्ताव यातायात प्रवेश की प्रविति के उद्देश्य से बनाया गया है न कि सुविधियों की जाने वाली सुविधाओं की क्षमता के आधार पर। यातायात प्रवेश भी अल्पावधिक है। वर्तमान यातायात की उपलब्धता के आधार पर सीमित न की जा सकने वाली दिशा निर्देशों के अनुसार क्षमता को आकलित करने का अनुरोध पोर्ट से किया गया। यदि यातायात प्रवेश पर विचार करना पूर्णतया आवश्यक समझा गया तो पोर्ट दीर्घावधि प्रवेश पर ध्यान दे सकता है विशेष रूप से मेरीटाइम एजेंडा में विचार किये गये प्रक्षेपों पर विचार कर सकता है।	(ख) आंध्र प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा जारी दीर्घकालीन निर्देशों के संदर्भ में वी.पी.टी. को बल्क कार्गो की परम्परागत संभलाई सुविधा उपलब्ध कराकर पर्यावरण के सुधार का नया तरीका अपनाना चाहिए। अतः विविध ड्रौ बल्क कार्गो की संभलाई यांत्रिक सुविधाओं सहित वर्थ के विकास के वर्तमान प्रस्ताव पर विचार किया जाय।
(iii)		(ग) संपर्क के अतिरिक्त, वी.पी.टी. ने अपने इस दावे के समर्थन में यह भी प्रस्तुत किया कि डब्ल्यू.क्यू.7 पर संभलाये जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो किसी और वर्तमान स्थान या वी.पी.मोड, जिस के बारे में निम्न 6.4 पैरा में बताया गया है, के तहत प्रस्तावित स्थान पर नहीं रखा जा सकता। अन्य कार्गो (लोहा अयस्क, कोल, उर्वरक, वी.ओ.एल एवं कंटैनर्स के अलावा) के लिए मेरीटाइम एजेंडा के अनुरूप यातायात प्रवेश 12.39 मी.ट. है जिसमें से अन्य ड्रौ बल्क कार्गो का प्रवेश 2014-15 तक 8.40 मी.ट. है।
		(क) 8.40 मी.ट. में जिप्सम एवं मैग्नीज अयस्क जो मै.वी.एस.पी.एल (1.5 मी.ट.) पहले ही डब्ल्यू.क्यू.-6 वर्थ पर संभलाई के लिए प्रस्तावित एवं अन्य निर्यात 1.5 मी.ट. टन शामिल है। (ख) शेष प्रवेश, बाक्साइट, जिप्सम, अयातीत अयस्क एवं अन्य ड्रौ बल्क जैसे प्रस्तावित कार्गो के आधार पर होगा। मेरीटाइम मै.टन होगा। जिसे प्रस्तावित वर्थ का अधिकतम उपयोग हो सकेगा। अतः क्षमता बढ़ाने से वर्थ का उपयोग पूरी तरह से नहीं हो सकेगा। और प्रचालक राजस्व की आवश्यकता को वसूल नहीं कर पायेगे। इससे पोर्ट को बिंद में राजस्व की भागीदारी कम हो जाएगी। और यदि यह व्यवहार्य नहीं है तो बिंदुर भी भाग नहीं लेंगा। मेरी टाईम कार्यसूची 2010-20 के अनुसार ड्रौ बल्क कार्गो के यातायात प्रवेश का विवरण सलग है।

(III)	<p>बी.पी.टी. की कुछ वर्तमान बर्थों पर 100 टन मोबाईल हार्बर क्रेन पहले ही प्रचालन में है। 60 टन मोबाईल हार्बर क्रेन को नियोजित करने की सहमति का कारण स्पष्ट नहीं है। संयुक्त सुनवाई के समय से सहमत उच्च क्षमतावाली मोबाईल हार्बर क्रेन को नियोजित करने के प्रस्ताव को पुनः विचार करने के लिए वि. पो. ट. से अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>प्रस्ताव की जॉन की गई और इस पर सहमति प्रकट की गई कि 60 टन की उच्च क्षमतावाली मोबाईल हार्बर क्रेन यांत्रिकता संभलाई सुविधाओं सहित, 4.60 मी. टन क्षमता उत्पन्न कर सकती है जिससे नीचे बताये गये अनुसार वर्ष 2019-2020 तक उक्त कार्गो का प्रक्षेपण किया जा सकता है।</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>उच्च मो. क्रेन की डिजाइन की गई क्षमता</td> <td>60 टन</td> </tr> <tr> <td>कुल उठाने की क्षमता</td> <td>35 टन</td> </tr> <tr> <td>क्षमता के कारण</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>चक्करों की संख्या</td> <td>18*</td> </tr> <tr> <td>घंटों की संख्या</td> <td>24 घंटे</td> </tr> <tr> <td>उच्च मो. क्रेन संख्या</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>35 टन \times 18 चक्कर \times 0.60 \times 24 \times 2 = 18,144 अथवा 18000 प्रति दिवस</p> <p>* वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित कार्गो धीमी/तीव्र मिश्रित गति वाला कार्गो है। अतः प्रति घंटे 18 चक्कर लगाने का परिणाम 9,000 टन प्रति दिवस, प्रति क्रेन विचार किया गया।</p> <p>0.7 \times 18,000 टन प्रति दिवस \times 365 दिन = 45,99,000 टन अथवा 4.60 मी. टन वार्षिक</p> <p>उस विशेष वर्थ की क्षमता समझी गई क्यों कि आंतरिक बंदरगाह में (-) 16 मी. गहराई होने पर भी पैनामैक्स जहाजों को ठहराया जा सकता है। प्रस्तावित कार्गो के संबंध में हैडी मैक्स जलयानों का भाग पैनामैक्स जलयानों के भाग से ज्यादा रहेगा। क्यों कि प्रस्तावित कार्गो छोटे-छोटे पार्सलों में भेजा जाएगा।</p>	उच्च मो. क्रेन की डिजाइन की गई क्षमता	60 टन	कुल उठाने की क्षमता	35 टन	क्षमता के कारण	60%	चक्करों की संख्या	18*	घंटों की संख्या	24 घंटे	उच्च मो. क्रेन संख्या	2		
उच्च मो. क्रेन की डिजाइन की गई क्षमता	60 टन															
कुल उठाने की क्षमता	35 टन															
क्षमता के कारण	60%															
चक्करों की संख्या	18*															
घंटों की संख्या	24 घंटे															
उच्च मो. क्रेन संख्या	2															
(IV)	<p>गणना करते समय विचार किये गये लीज भाड़ा 2003-2008 के लिए उचित दरों के आधार पर था। 2008 के बाद पट्टा भाड़ा को पुनः निर्धारित नहीं किया गया है। पोर्ट ने सरकारी दिशा निर्देशों का अनुपालन करते हुए इस तरह का कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। वि.पी.टी. से अनुरोध किया जाता है कि इस पर तुरंत कार्य करें और इस संदर्भ मामले में अपफ्रेंट टैरिफ की गणना के लिए संशोधित पट्टा भाड़ा पर विचार करें।</p>	<p>जहाँ तक पट्टा भाड़े का सवाल है जिला रजिस्ट्रार ने विभिन्न क्षेत्रों में स्थित वी.पी.टी. की भूमि के लिए एंब वर्ष 2008-13 हेतु आधारभूत मूल्यांकन पहले ही अधिसूचित कर दिया है और जिला रजिस्ट्रार को एवं सं. जी4/140/2010, दि.04.12.2010 के द्वारा प्रस्तुत कर दिया है। एसकी एक प्रति वी.पी.टी. को भेजी गई थी। (एक प्रति संलग्न) अनुमोदन के लिए टैम्प को भेजा गया औपचारिक प्रस्ताव विचाराधीन है। डी.आर.ए.द्वारा अधिसूचित दरों के अनुसार 107.17 वर्ग मीटर के लिए पट्टा भाड़ा नीचे दिया गया है।</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>प्रति एकड़ भूमि के लिए मूल लागत</td> <td>रु.70,80,920</td> </tr> <tr> <td>6% की दर पर प्रति एकड़ का मूल्य</td> <td>रु.4,24,855</td> </tr> <tr> <td>प्रति वर्ग जग किशाया</td> <td>रु.87.78</td> </tr> <tr> <td>विसंवर 2010 को प्रति वर्ग मी.</td> <td>रु.105.07</td> </tr> <tr> <td>किशाया</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2011-12 के लिए प्रति वर्ग मी.</td> <td>रु.107.17</td> </tr> <tr> <td>किशाया</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>अतः लाईसेंस शुल्क के लिए अपनाये गये दर डी.आर.ए.दरों के अनुरूप है।</p>	प्रति एकड़ भूमि के लिए मूल लागत	रु.70,80,920	6% की दर पर प्रति एकड़ का मूल्य	रु.4,24,855	प्रति वर्ग जग किशाया	रु.87.78	विसंवर 2010 को प्रति वर्ग मी.	रु.105.07	किशाया		2011-12 के लिए प्रति वर्ग मी.	रु.107.17	किशाया	
प्रति एकड़ भूमि के लिए मूल लागत	रु.70,80,920															
6% की दर पर प्रति एकड़ का मूल्य	रु.4,24,855															
प्रति वर्ग जग किशाया	रु.87.78															
विसंवर 2010 को प्रति वर्ग मी.	रु.105.07															
किशाया																
2011-12 के लिए प्रति वर्ग मी.	रु.107.17															
किशाया																

6.4 संयुक्त सुनवाई के समय चर्चा किये गये मद्दों के संदर्भ में वि.पी.टी. द्वारा निम्न लिखित पाइंट प्रस्तुत किये।

(i) फिलहाल आंतरिक बंदरगाह में 14 बहु वस्तु घाट उपलब्ध है। (ईक्यु की तरफ 9 क्रेन वर्थ डब्ल्यू क्यु की तरफ 5 क्रेन रहित थी) फिर भी डब्ल्यू क्यु वर्थ पर 104 टन क्षमतावाली 2 उच्च मोबाईल क्रेनें उपलब्ध कराई गयी (किराये पर)। आंतरिक बंदरगाह में इस समय 11 मी. ड्राफ्ट वाले जहाज ठहराये जा सकते हैं। और (-) 14 मी. (-) 16 मी. प्रस्तावित गहराई पूरा होने पर क्रमशः 12.5 / 14 मी. ड्राफ्टवाले जहाज 2013-14 तक इन बर्थों पर ठहराये जा सकते हैं।

वर्ष 2010-11 के दौरान आंतरिक बंदरगाह में उक्त 14 बहु वस्तु घाट के प्रयोग की स्थिति नीचे दी गई है ।

पूरी ओर बर्थ	2010-11 में प्रयोग		% प्रयोग	स्थिति / टिप्पणी
	मानक	अधिकारण		
ई क्यू-1 एवं ई क्यू-2	ई क्यू-1 : 250 ई क्यू-2 : 250	334 310	134 124	1933 में निर्मित ईक्यू-1 बर्थ एवं ईक्यू-2 बर्थ का कुछ भाग आर्थिक जीवन के 78 वर्ष पूरा कर चुकी हैं । ई क्यू-1 एवं ई क्यू-2 बर्थ का कुछ भाग मिलाकर एक बर्थ ई क्यू-1 भी भी एक ओटी पर विकसित करने का प्रस्ताव है जिसके लिए कन्सेशन एंप्रीमेंट मई 2011 में हस्ताक्षर किया जायेगा ।
ई क्यू-3 ई क्यू-4	ई क्यू-3 : 250 ई क्यू-4 : 250	302 329	121 132	ई क्यू-3 बर्थ, 1933 में निर्माण की गई जो 78 वर्ष पूरानी है । ई क्यू-4 बर्थ 1955 में निर्माण की गई और अपनी 50 वर्ष इकोनॉमिक लाइफ पूरी की । इस संदर्भ में इन बर्थों को पैनामैक्स बैसल ठहराने योग्य बनाने के लिए रीविएट का प्रस्ताव है ।
ई क्यू-5 ई क्यू-6	ई क्यू-5 : 250 ई क्यू-6 : 250	149 186 2010-11 के दौरान मजबूतीकरण कार्य के फलस्वरूप इन दोनों बर्थों पर डेक बल्क कार्गो को कार्य रोक दिया गया था ।	60 74	ई क्यू-1 एवं ई क्यू-2 बर्थों को भी ओटी आधार पर भी एक ओटी प्राचालकों को आवंटित करने के बाद, ई क्यू-1 एवं ई क्यू-2 बर्थों पर समलाई किया जाने वाला कार्गो, ईक्यू-5/ईक्यू-6 एवं रखा जायेगा एवं योग्य में प्रस्तावित ईक्यू-7, ईक्यू-8 एवं उत्तराना प्रस्तावित है ।
ई क्यू-7	250	331	132	यह बर्थ तैयार उत्तरक की संचालाई के लिए यांत्रीकृत संचालाई सुविधाओं की संभावना के लिए है जो भी एक ओटी के तहत अनुमतित है ।
ई क्यू-8 एवं ई क्यू-9	ई क्यू-8 : 250 ई क्यू-9 : 250	249 278	100 111	ये बर्थ भी ओटी के आधार पर मैं. वी एस पी एल द्वारा प्रचालित हैं ।
परिवर्तन बोर्ड				
डब्ल्यू क्यू-1 डब्ल्यू क्यू-2	डब्ल्यू क्यू-1 : 250 डब्ल्यू क्यू-2 : 250	115 241 मजबूतीकरण उपायों के कारण कार्य रोक दिया गया ।	46 95	आंतरिक बंदरगाह में लोड अवस्क संचालाई के लिए भी एक ओटी के आधार पर डब्ल्यू क्यू-1 एवं डब्ल्यू क्यू-2 का कुछ भाग विकास के लिए प्रस्तावित हैं । ईप्प ने भी लोड अवस्क वी अपार्टमेंट टैरिफ की अनुमति दिया ।
डब्ल्यू क्यू-3 डब्ल्यू क्यू-4 डब्ल्यू क्यू-5	डब्ल्यू क्यू-3 : 250 डब्ल्यू क्यू-4 : 250 डब्ल्यू क्यू-5 : 250	326 316 317	130 126 127	डब्ल्यू क्यू-3 एवं डब्ल्यू क्यू-4, 1985 में निर्माण की गई । आंतरिक बंदरगाह को 14 मी. ड्राफ्ट वाले बैसल को ठहराने के लिए आंतरिक बंदरगाह को गहरा करने का कार्य आरम्भ किया गया । गहरा करने के संदर्भ में इन घाटों को 12.5 मी. ड्राफ्ट के बैसल को ठहराने के लिए मजबूत करने भी आवश्यकता है । 14 मी. ड्राफ्ट बैसल को ठहराने के लिए मजबूतीकरण की संभावना पर आई और टी बैराई कार्य कर रही है । डब्ल्यू क्यू-1 / डब्ल्यू क्यू-2 बर्थों पर फिल्माल संभलाया गया कार्गो अब इन बर्थों (डब्ल्यू क्यू-3 एवं डब्ल्यू क्यू-4) बर्थों पर संभलाया जायेगा ।

(ii) आंतरिक बंदरगाह की ईस्ट क्यू बर्थ 1933-55 के दौरान निर्मित की गई । इन बर्थों की संरचना ग्रैवेटी टाईप स्टोन मेसनरी लाइन्ड कांक्रीट मोनोलिथ की है । जो 9.0 मी. चौड़ी है । और (-) 13.50 मी. गहरी है । और (-) 9.50 मीटर गहराई के निकर्षण के लिए डिजाइन की गई है । इन बर्थों की संरचनात्मक क्षमता 3 टन प्रति पर्ग मी. लाईव लोड के लिए सीमित है । साथ ही 3.0 से 6.0 टन की कम क्षमता वाली क्रेनों तक सीमित है । 14.0 मी. ड्राफ्ट वाले पैनामैक्स जलयान को ठहराने के लिए एवं हार्वर मोबाइल क्रेन / गेट्री क्रेन / शिप लोड्स जैसी अधिक क्षमतावाले उपकरणों के प्रयोग की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए वर्तमान बर्थों की मजबूतीकरण का कार्य संभव नहीं है । अतः इस प्रकार का निर्माण का प्रस्ताव 1.4 मी. ड्राफ्ट वाले जहाजों को ठहराने, समुचित डेक स्पेस देना, उच्च लाईव लोड लदान क्षमता और आज़क्ल की उच्च क्रेन वाहन क्षमता तथा भविष्य की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए वर्तमान संरचना को बदलने का प्रस्ताव है । ईक्यू-1 से ईक्यू-4 बर्थों का पुनः निर्माण उत्तरी भाग में चेनल की चौड़ाई को बढ़ाने के लिए है ताकि अधिक ड्राफ्टवाले वाहनों का नौचालन हो सके ।

ईक्यू-1 से ईक्यू-3 बर्थों की लंबाई प्रति घाट 167.64 मीटर है । और ईक्यू-4 की लंबाई 231.0 मीटर है । (कुल 733.92 मीटर) और इसमें 150 मीटर लोध के जहाजों को ठहराया जा सकता है । अधिक ड्राफ्टवाले वाहकों जैसे 230 मी. लोधवाले पैनामैक्स जहाज को ठहराने के लिए 280 मी. लंबाई के साथ इन बर्थों के पुनः निर्माण की आवश्यकता है ।

(iii) उपर्युक्त के साथ : ईक्यू-1 एवं ईक्यू-2 का कुछ भाग, ईक्यू-7 / डब्ल्यूक्यू-1 और डब्ल्यूक्यू-2 का कुछ भाग जैसी बर्थ बी ओ टी के आधार पर बी ओ टी प्रचालनकर्तों को विकसित करने के लिए आवंटित की गई । इन बर्थों पर संभलाया जानेवाला यातायात बर्थ सं. ईक्यू-5, ईक्यू-6, डब्ल्यूक्यू-3 एवं डब्ल्यूक्यू-5 पर संभलाया जाएगा ।

(iv) टैम्प की दृष्टि में यह भी लाया गया कि मंत्रालय द्वारा 31-3-2010 को प्राक्कलित वर्तमान संरचना के साथ वि. पो. ट्र. ने वर्ष 2010-11 में पोर्ट क्षमता 62.27 मी. टन की अपेक्षा 68.04 मी. टन की संभलाई की ।

(v) जैसा कि देखा गया है कि बहु वस्तु घाट का प्रयोग निर्धारित मानक 75% से अधिक 100% और 134% के बीच में है । अतः प्रक्षेपित यातायात वर्तमान बहुवस्तु बर्थ पर नहीं संभलाया जा सकता । मेरीटाईम एजंडा में 2019-20 में प्रक्षेपित 103 मी. टन को पूरा करने के लिए यांत्रिकृत संभलाई सुविधा सहित अतिरिक्त बर्थ विकास की आवश्यकता है ।

(vi) मेरीटाईम कार्यसूची के अनुसार कुछ समय, बाद पोर्टों में संभलाई क्षमता, वास्तविक यातायात से 30% अधिक होनी चाहिए ताकि पोर्ट के खाते में बर्थिंग से पूर्व अवरोध लगाभग शून्य हो सकें । मेरीटाईम कार्यसूची (2010-2020) के अनुसार 2014-15 के अंत तक यातायात प्रक्षेप 75.85 मी. टन होना चाहिए । और इस आवश्यकता की पूर्ति के लिए बी ओ टी के प्रारम्भ होने पर वृद्धिगत क्षमता 109 मी. टन होनी चाहिए ।

(vii) यांत्रिकृत सुविधाओं सहित पी पी के द्वारा घाटों के विकास की सरकारी नीति के अनुरूप वी.पी.टी. ने आंतरिक बंदरगाह में पहले ही चार घाटों - डब्ल्यू क्यू-6, ई क्यू-10, ई क्यू-1-ए - तथा दो अन्य बर्थों - जो विशेष कार्गो अर्थात् तरल बल्क, कोल, कोक, उर्वरक, लोहा अयस्क आदि की संभलाई के लिए आवंटित की गई को डी बी एफ ओ टी के आधार पर वर्ष 2011-12 में दिया गया । अतः डब्ल्यू क्यू-7 बर्थ के लिए प्रस्तावित कार्गो उस पर नहीं संभलाया जा सकता, क्यों कि वह बर्थ पहले ही डी बी एफ ओ टी के आधार पर दी गई ।

(viii) बढ़ते हुए यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए और तीव्र गति से स्टेकिंग एरिया को खाली करने की दृष्टि से पोर्ट ने स्टेकिंग एरिया के पुनर्गठन एवं कुल साईडिंग सुविधाओं के विकास का कार्य शुरू कर दिया है ।

7. संयुक्त सुनवाई के समय सहमति के अनुरूप वी.पी.टी. ने दि. 20 मई 2011 के ई.मेइल द्वारा सभी उपभोक्ताओं / उपयोक्ता संगठनों और सभी बिडुर्गों को संशोधित प्रस्ताव भेजा है । वी.पी.टी. द्वारा अग्रेषित संशोधित प्रस्ताव वर्णी है जो पहले उनके पत्र 7 मई 2011 के द्वारा प्रस्तुत किया गया था ।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्रवाई प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड्स पर उपलब्ध है । प्राप्त आपत्तियों के उद्धरण और संबंधित पार्टियों द्वारा किये गये विवाद के उद्धरण संबंधित पार्टियों को अलग से भेजे जायेंगे । यह विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> में उपलब्ध है ।

9. इस मामले की कार्रवाई के दौरान एकत्र की गई सूचना से निम्न स्थितियाँ सामने आती हैं ।

(i) पोर्ट द्वारा फाईल किए गये प्रस्ताव के आधार पर बर्थ सं. डब्ल्यू क्यू-7 एवं डब्ल्यू क्यू-8 पर संभलाई जाने वाले अल्यूमिनम और अन्य बल्क कार्गो केलिए अप्रॉट टैरिफ निर्धारित करते हुए प्राधिकार ने 19 अप्रैल 2010 को एक आदेश जारी किया । विडिंग प्रक्रिया में कम लोगों के भाग लेने के कारण और अल्यूमिनम संभलाई संबंधी नीति में परिवर्तन के कारण वि. पो. ट्र. ने पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त निर्देशों के आधार पर कार्गो प्रोफाईल / उपकरण प्रोफाईल के पुनः गठित प्रस्ताव को प्रस्तुत किया । यूकि वी. पी. टी. पुनर्गठित प्रस्ताव के आधार पर बर्थ सं.7 केलिए अप्रॉट टैरिफ के लिए अनुमोदन माँग रही है, पूर्व अनुमोदित आदेश सं. टैम्प/51/2009-वीपीटी, दि. 19 अप्रैल 2010 को रद्द कर दिया गया ।

(ii) वी. पी. टी. से अनुरोध किया गया कि इस बात की जोाँच करें कि डब्ल्यू क्यु-7 पर संभलाई किये जाने वाला प्रस्तावित कार्गो पी पी मोड के तहत विकसित प्रस्तावित विविध सुविधाओं या वर्तमान सुविधाओं पर संभलाई किया जा सकता है। वी. पी. टी. ने विस्तृत विवरण देते हुए पुष्ट किया कि डब्ल्यू क्यु-7 पर संभलाई किया जाने वाला प्रस्तावित कार्गो वी पी टी की वर्तमान बर्थ पर नहीं रखा जा सकता और न ही पी पी मोड पर दी जाने वाली / पहले से ही दी गई बर्थों पर। इसी कारण प्रस्तावित सुविधा के लिए अपफ्रंट टैरिफ के अनुमोदन के लिए माँग की गई है। महा पत्तनों के पी पी पी परियोजनाओं के लिए निर्धारित किये गये अपफ्रंट टैरिफ फरवरी 2008 के दिशा निर्देशों के खंड 2.2 के अनुरूप है। वी.पी.टी. में अगले 5 वर्षों में सभी प्रकार के कोल, कोक, अयस्क, लोहा अयस्क के अतिरिक्त के अलावा बाक्सइट, जिप्सम और अन्य ड्रै बल्क की संभलाई के लिए बिड, आऊट किये गये सभी परियोजनाओं पर निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ केप्स लागू होंगे। यह नोट करने योग्य है कि वी.पी.टी. को इस स्थिति की अच्छी जानकारी है।

वी.पी.टी. ने संशोधित प्रस्ताव 20 मई 2011 को फाईल किया। वी.पी.टी. द्वारा 20 मई 2011 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव के मामले की प्रक्रिया के दौरान प्रस्तुत सभी प्रकार की जानकारी / स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में विचार किया गया।

(iii) पोर्ट द्वारा प्रस्तुत पुनर्गठित प्रस्ताव बाक्साईट, जिप्सम, अन्य ड्रै बल्क और लोहा अयस्क के अतिरिक्त अयस्क की यांत्रिक माध्यमों से शिप से स्टे यार्ड तक संभलाई को दिखाता है। जिसके लिए स्टेक यार्ड को संकुलित कन्वेयर सिस्टम द्वारा स्थानांतरित करने के लिए मोबाईल होप्सर्स और माल को रखने के लिए एक स्टेकर प्रस्तावित किया गया। 2008 के अपफ्रंट टैरिफ के दिशा निर्देशों में यांत्रिक तरीकों से बहुप्रयोजनीय ड्रै बल्क कार्गो की संभलाई के लिए कोई अलग मानक नहीं है, जैसा कि पोर्ट में दिखाया है। विशेष मानकों की अनुपस्थिति में पार्ट ट्रस्ट ने बताया कि मोबाईल हार्बर कन्वेयर सिस्टम, स्टेकर आदि उपकरणों को कोल टर्मिनल के दिशा निर्देशों के अनुसार 2 शिप लोडर्स के बदले पोर्ट ने प्रस्तावित टर्मिनल के लिए 60 टन क्षमतावाले 2 हार्बर मोबाईल क्रेन का प्रस्ताव किया। अधिकतम क्षमता के आकलन में विचार की गई संभलाई दर पोर्ट द्वारा स्वतंत्र रूप से किये गये आकलन के आधार पर थी। बहुप्रयोजनीय घाट के निर्धारित मामलों को अपनाते हुए प्रचालन लागत का प्राक्कलन किया गया और विद्युत खपत के लिए प्राक्कलन कोल टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों में कुछ संशोधन करते हुए उसके आधार पर किया।

(iv) अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण के लिए 2008 के टैरिफ दिशा निर्देशों के खंड 3.3.2 में बताया गया है कि अपफ्रंट टैरिफ टर्मिनल की क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किया जाना चाहिए, यातायात संभावना पर नहीं। वी.पी.टी. के प्रस्ताव से ऐसा लगता है कि वह यातायात प्रक्षेप को पूरा करने के उद्देश्य से तैयार किया गया है कि सुविधाओं की क्षमता सूजित करने के आधार पर। अतः पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया कि क्षमता का आकलन दिशा निर्देशों के आधार पर करें और चालू यातायात की उपलब्धता तक सीमित न रहें।

पोर्ट ने अपने मूल प्रस्ताव में आकलित अधिकतम क्षमता को अनुरक्षित रखा। उसमें बताया गया कि मेरीटाईम कार्य सूची के अनुसार 2014-15 तक अन्य बल्क कार्गो का यातायात प्रक्षेप 1.40 वार्षिक मि. टन है जिसमें डैजाग सी पोर्ट प्रा. लि. और डब्ल्यू क्यु-6 पर अन्य बी ओ टी प्रचालकों द्वारा संभलाया गया कार्गो पोर्ट द्वारा पहले ही संभलाये गये 4.1 वार्षिक मि. टन में शामिल है। शेष 4.7 वार्षिक मि. टन कार्गो का प्रक्षेप डब्ल्यू क्यु-7 बर्थ पर संभलाई जाने की संभावना है। मेरीटाईम कार्य सूची में प्रक्षेपण के अनुसार प्रस्तावित सुविधा की क्षमता अधिकतम प्रयोग हुआ है। पोर्ट ने बताया कि क्षमता बढ़ाने से बर्थ का पूरा प्रयोग नहीं होगा अतः व्यवहार्य न होने पर प्रचालक अपेक्षित राजस्व को वसूल न कर पायें फलस्वरूप पोर्ट को कम राजस्व हिस्सा प्राप्त होगा। अधिकतम राजस्व शेयर प्राप्त करने की दृष्टि से अधिकतम अपफ्रंट टैरिफ प्राप्त करने की अधिकतम क्षमता को सीमित करने के वी.पी.टी. के विचार को प्राधिकरण ने स्वीकार नहीं किया। उपभोक्ताओं के लिए समुचित अपफ्रंट टैरिफ का निर्धारण और आपरेटरों की दृष्टि से (वै) अधिकतम क्षमता स्तर पर अनुमानित राजस्व अपेक्षाओं को पूरा कर सके इसका निर्धारण प्राधिकर कर करना है।

अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण में स्वामी पोर्ट को देय राजस्व शेयर पर विचार करने के लिए आई वी.आर.सी. एल द्वारा पाइंट उठाया गया जो अपफ्रंट टैरिफ दिशा निर्देशों के खंड 3.5.5 के अनुसार नहीं है, जैसा कि वी.पी.टी. ने भी इसे स्पष्ट किया।

(V) वी पी टी ने 60 टन क्षमता वाले 2 हार्बर मोबाइल क्रेनों के नियोजन करने का प्रस्ताव किया । वेस्ट क्यू एवं अन्य घाटों पर तथा वर्तमान कुछ सुविधाओं पर पोर्ट द्वारा 100 टन क्षमतावाले हार्बर मोबाइल क्रेन पहले से ही प्रचालन में रखे गये । महा पत्तन न्यास जैसे पारादीप पोर्ट ट्रस्ट, वी ओ चिदंबरनार पोर्ट ट्रस्ट एवं न्यू मैंगलूर पोर्ट ट्रस्टों ने भी कार्गो प्रचालन के लिए लगभग 100 टन क्षमता वाले एच एम सी के नियोजन का प्रस्ताव रखा है । यह नोट किया जाता है कि अन्य बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल डब्ल्यु क्यू-6 पर वी पी टी ने दो 60 टन एच एम सी का प्रस्ताव किया जो प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टैम्प/39/2008-वी पी टी, दि. 12 फरवरी 2009 द्वारा अनुमोदित किया गया ।

प्रस्तावित टर्मिनल के लिए उच्च क्षमतावाले एच एम सी, जिसे अधिक उत्पादन हो सकता है एवं फलस्वरूप टर्मिनल की क्षमता बढ़ सकती है, पर विचार न करने के कारणों का वी पी टी के प्रस्ताव में कोई कारण नहीं बताया गया । उपभोक्ता का नियोजित उपकरणों की क्षमता से कोई संबंध नहीं, वह उपलब्ध कराई जानेवाली उच्च स्तर की सेवाओं के लिए भुगतान करता है । अतः वी पी टी परामर्श दिया जाता है कि उच्च क्षमतावाली मोबाइल हार्बर क्रेन के नियोजन के बारे में अपने प्रस्ताव में पुनः विचार करें ।

वी पी टी यांत्रिक संभलाई सुविधाओं के साथ 60 टन की हार्बर मोबाइल क्रेनों का अनुरक्षण कर रहा है । इसके द्वारा प्रति वर्ष 4.60 मेट्रिक टन की क्षमता बढ़ाई जा सकती है जो पर्याप्त है । वी पी टी के अनुसार आंतरिक बंदरगाह को 16 मीटर गहरा करने के बाद पैनामेक्स जहाजों को ठहराया जा सकता है । और प्रस्तावित कार्गो के संदर्भ में हेंडी मैक्स जहाजों का शेरर पैनामेक्स जहाजों का शेरर से ज्यादा अपेक्षित है । क्यों कि टर्मिनल पर प्रस्तावित कार्गो छोटे पार्सलों में ले जाया जा सकता है । यह नोट किया जाए कि वी पी टी ने किसी तकनीकी कारण से उच्च क्षमतावाले क्रेनों के नियोजन की संभावना को समाप्त नहीं किया है वरन् यातायात की सीमा को ध्यान में रखकर ।

वी पी टी की जबरदस्त सिफारिश पर विश्वास करते हुए उसके 60 टन के उच्च मोबाइल क्रेन के नियोजन के प्रस्ताव को इस शर्त के साथ स्वीकार किया गया कि 60 टन उच्च क्षमतावाली मोबाइल क्रेन के ज्ञाप्रचालन से यथा निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ ज्यादा हो । यदि उच्च क्षमतावाली क्रेन नियोजित की जाती है तो टैरिफ की पुनरीक्षा करनी होगी ।

(vi) अधिकतम क्षमतावाले टर्मिनल :

(क) पोर्ट द्वारा 4.599 मि. टन प्रति वर्ष (एम टी पी ए) अधिकतम क्षमतावाला टर्मिनल मूल्यांकित किया गया । बाक्साइट, जिप्सम, अन्य बल्क कार्गो और अयस्क, लोहा अयस्क के अलावा, पर क्रमशः 47%, 30%, 16% और 7% का शेरर प्राकलित किया । वी पो ट्र द्वारा अनुमानित कार्गो क्षमता का शेरर वर्तमान यातायात ट्रेंड के आधारित है, और हिटरलेड के विकास और उपभोक्ताओं के अपेक्षाओं को ध्यान में रखता है जो विश्वसनीय है ।

(ख) ड्राई बल्क कार्गो, जैसे कोल, लाईम स्टोन, मिनरल्स आदि के लिए अपफ्रंट टैरिफ दिशा निर्देशों में निर्धारित संभलाई मानक 10,000 टन प्रति दिन है जो तीन 20 टन क्षमतावाले लिफ्टिंग क्रेनों के नियोजन के संदर्भ के अनुसार है ।

सभी ड्राई बल्क कार्गो के लिए संभलाई दर क्षमता प्रति दिन 18000 टन प्रस्तावित है अर्थात् 9000 टन प्रति दिन प्रति एच एम सी । यहाँ यह करना समुचित होगा कि डब्ल्यु क्यू-7 के लिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण हेतु पोर्ट द्वारा फाईल किये गये पूर्व प्रस्ताव में जिप्सम; कास्टिक सोडा और अन्य ड्रै बल्क कार्गो अल्यूमिनम के अलावा के लिए संभलाई दर प्रति 60 टन क्षमता की एच एम सी 12600 टन प्रति दिन लिया गया ।

पूर्व में मान्य 12600 टन प्रति दिवस प्रति 60 टन एच एम सी उसी क्षमता की एच एम सी (60 टन) से 9000 टन प्रति दिवस के संभलाई दर को कम करने का औचित्य बातायें । पोर्ट ने स्पष्टीकरण दिया कि वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित कार्गो धीमी / तेज गति का मिश्रित कार्गो है अतः पूर्व अनुमानित 25 चक्कर प्रति घंटा के बदले 18 चक्कर के प्रति घंटा स्वीकार किया गया ।

आई वी आर सी एल का विचार है कि वी पी टी द्वारा मान्य 18 चक्कर प्रति घंटे से दो एच एम सी द्वारा प्रतिदिन 18000 टन उत्पादन प्राप्त किया सकता है, जो संभव नहीं है। उन्होंने प्रति घंटे 12 से 15 चक्कर की गणना करने का सुझाव दिया। वी पो ट्र ने स्पष्ट किया कि 18 चक्कर प्रति घंटे पर उसका विचार समुचित है।

वि पो ट्र ने प्रस्तुत किया कि वैजाग सी पोर्ट लि. द्वारा प्राप्त किया गया संभलाई दर - जिप्सम के लिए प्रति दिन 12638 से 14862 टन, मार्गनीस के लिए प्रति दिन 7885 से 10457 टन था, जो 104 एच एम सी के संदर्भ में था। पिछले दो वर्षों में जिप्सम, बारंसाईट और अयस्क से संबंधित पोर्ट द्वारा प्राप्त औसतन उत्पादकता प्रति दिन 5000 से 9000 टन के बीच में था।

एच एम सी का किराया प्रभार निर्धारण करने के लिए विभिन्न पोर्टों द्वारा अनेक प्रस्ताव फार्फाल किए गए हैं। पारदीप पोर्ट ट्रस्ट में 100 टन मानक क्षमता वाले एच एम सी का किराया प्रभार अनुमोदित करते समय संभलाई दर से संबंधित मामला जांच किया गया। वर्ष 2008 के मार्गनिर्देशों में दिए गए वार्क क्रेनों की औसतन क्षमता की तुलना में 100 टन एच एम सी की अधिक संभलाई क्षमता पर विचार करते हुए, तथा पी पी टी में बल्क कार्गो के लिए परिचालित 100 टन क्षमता वाले एच एम सी का निष्पादन के आधार पर उन्हें मान लिया गया, जो प्रति दिन 12500 टन कर सकते हैं, अर्थात मार्गनिर्देशों में दिए गए संभलाई दर से 25% अधिक है। प्रति 100 टन क्षमता वाले एच एम सी के लिए प्रति दिन, 12500 टन की संभलाई दर - एनएमपीटी वीपीटी और वीओसीपीटी में एचएमसी का नियोजन आवश्यक पड़ने वाले घाट का यांत्रीकरण हेतु अप्रॉफ टैरिफ निर्धारण करने से संबंधित मामलों के लिए लागू किया गया है।

वि पो ट्र का वर्तमान प्रस्ताव 60 टन क्षमता वाले 2 एचएमसी का नियोजन पर विचार करता है। पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 60 टन क्षमता वाले 1 एचएमसी की क्षमता बहुपयोगी कार्गो टर्मिनल के लिए मार्गनिर्देशों में विहित 20 टन क्षमता वाले 3 लकिंग क्रेनों की औसतन क्षमता के बराबर है, जिस के लिए ड्राई बल्क कार्गो की संभलाई हेतु मार्गनिर्देशों में दिया गया मानदंड - प्रति दिन 10000 है। वि पो ट्र 60 टन क्षमता वाले 2 एचएमसी को प्रस्ताव करने के कारण, मार्गनिर्देशों में दिए गए मानदंडों के अनुसार संभलाई दर प्रति दिन 2000 टन मान लिया गया, जबकि वि पो ट्र द्वारा कल्पना की गई दर प्रति दिन 18000 टन रहा।

(ग) वि पो ट्र द्वारा मान लिया गया 2 एचएमसी की प्रति दिन 20000 टन संभलाई दर पर और वस्तुओं का भाग के आधार पर टैर्मिनल का सर्वोत्तम क्षमता का परिणाम प्रति वर्ष 5110000 टन अर्थात प्रति वर्ष 5.11 मि.टन रहा, जबकि पोर्ट द्वारा लगाया गया अनुमान 4.599 एम टी पी ए था।

(vii) पूंजी लागत :

(क) संशोधित प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा प्राककलित पूंजी लागत रु.229.54 करोड रहा, जिस में वर्धित कार्यकलापों के लिए रु.68.89 करोड और कार्गो संभलाई सेवाओं के लिए रु.160.65 करोड प्राककलित किया गया।

वि पो ट्र द्वारा प्राककलित सिविल कार्यों के मद - कोल टर्मिनल के लिए दिए गए मार्गनिर्देशों के ब्राउंडिंगेटिव सूची का अनुसरण करता है।

घाट का अनुमानित पूंजी लागत में घाट निर्माण के लिए रु.46.32 करोड, निकर्षण के लिए रु.15.61 करोड तथा स्लोप प्रोटेक्शन के लिए रु.6.95 करोड शामिल है। पोर्ट ने पुष्टि किया कि स्लोप प्रोटेक्शन के लिए पूंजी लागत, वर्धित संरचना का एक भाग है। अप्रॉफ टैरिफ मार्गनिर्देशों को पोर्ट द्वारा किया गया गया सिविल लागत प्राककलन पर निर्भर करना पड़ता है।

(ख) पोर्ट ने 2 एच एम सी के अलावा, 2 मोबाईल हूपर्स, एक स्टेकर, 4 फ्रंट एंड लोडर्स और जहाज से स्टॉक यार्ड तक यांत्रीकृत पद्धतियों में कार्गो का स्थानांतरण के लिए कन्वेयर प्रणाली पर विचार किया । मोबाईल हूपर्स, कन्वेयर प्रणाली, स्टेकर आदि के बोरे में ऐसा कहा गया कि वे वर्तमान प्रस्ताव के लिए अनकूल स्तर तक कोल टेर्मिनल के लिए मार्गनिर्देश में विहित मंडल के मानदंडों को अपनाते हुए मान लिये गए हैं । पोर्ट ट्रस्ट ने पुष्टि किया कि कोल टेर्मिनल के लिए विहित दो स्टैकरों के खिलाफ प्रस्तावित टेर्मिनल के लिए एक स्टैकर काफी है । वि पो ट्र ने सामान्य कार्गो बर्थ पर कोकिंग एवं स्टीम कोल की संभलाई के लिए अप फ्रंट टैरिफ प्रस्ताव में तीन हूपरों के लिए प्रस्ताव किया, जो स्वीकार किया गया, जबकि विहित मानदंड के अनुसार 2 क्रेन स्वीकृत हैं । पोर्ट द्वारा देने वाले सुविधाओं हेतु दिए गए मार्गनिर्देशों में कुछ निर्दिष्ट मानदंड नहीं होने के कारण, कोल टेर्मिनल के लिए दिए गए संबंधित मानदंडों का अनुसरण करते हुए वि पो ट्र द्वारा मान लिया गया उपस्कर का प्रोफाईल तथा टेक्नॉ फीजबुलिटी रिपोर्ट द्वारा सपोर्ट करने वाले मोबाईल हूपर आदि उपस्कर पर निर्भर होगा । यह बताना उचित होगा कि कोई भी उपभोक्ता / बिडर वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित सिविल कार्य एवं उपस्कर पर कोई शिकायत नहीं किया । अतः पोर्ट द्वारा प्रस्तावित उपस्कर का रेखाचित्र मान लिया गया । बशेत कि आगामी अनुच्छेद में बताए गए कारणों हेतु फ्रंट एंड लोडरों में संशोधन करना होगा ।

(ग) बहुपयोगी कार्गो टेर्मिनल के लिए मार्गनिर्देशों में 3 पे-लोडरों के लिए स्वीकृति दी गई, जहाँ अन्य शुष्क बल्क कार्गो की संभलाई भी प्रत्याशित है । प्रारंभिक प्रस्ताव में पोर्ट ने 3 फ्रंट एंड लोडरों का नियोजन पर विचार किया और इस के लिए पूंजी लागत को रु.135.95 लाख मान लिया । संशोधित प्रस्ताव में पोर्ट ने एक अतिरिक्त फ्रंट एंड लोडर के लिए प्रस्ताव किया और बताया कि मूल प्रस्ताव में विचार किया गया पूंजी लागत 4 फ्रंट एंड लोडर्स के लिए है ।

बहुपयोगी कार्गो टेर्मिनल के लिए अपफ्रंट टैरिफ मार्गनिर्देश में 3 पे-लोडर्स विहित किए गए हैं । इस संदर्भ में यह बताना उचित होगा कि बहुपयोगी कार्गो टेर्मिनल के लिए इस प्राधिकारी द्वारा निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ, पोर्ट द्वारा प्रस्तावित के अनुसार केवल 2 फ्रंट एंड लोडर्स का ही मान लेता है । देखें इस प्राधिकारी की आदेश सं.टैप/39/2008-वीपीटी, दि.18 फरवरी /2009.। डब्ल्यू क्यू-7 एवं डब्ल्यू क्यू-8 के लिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण करने के लिए किया गया पहले का व्यवहार में भी, इस प्राधिकारी ने वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित 4 फ्रंट एंड लोडरों के खिलाफ मानदंडों के अनुसार 3 फ्रंट एंड लोडरों के लिए ही अनुमति दी । पोर्ट द्वारा मानदंडों का उल्लंघन करते हुए एक अतिरिक्त फ्रंट एंड लोडर के लिए किया गया विचार से संबंधित कोई भी औचित्य प्रस्तुत नहीं किया गया । अतः इस विश्लेषण के आधार पर मानदंडों के अनुसार 3 फ्रंट एंड लोडरों का नियोजन ही मान लिया गया ।

वि पो ट्र द्वारा 4 फ्रंट एंड लोडरों के लिए अनुमानित पूंजी लागत रु.135.95 लाख बताने के कारण, यह संशोधित किया गया और 3 फ्रंट एंड लोडरों के लिए रु.101.96 लाख मान लिया गया ।

(घ) 2 एच एम सी के लिए वि पो ट्र द्वारा अनुमानित पूंजी लागत रु. 56.05 करोड था, अर्थात हर एक एच एम सी के लिए 28.02 करोड । पोर्ट द्वारा दावा करने पर भी कि अनुमानित पूंजी लागत के लिए दस्तावेजों की गवाही प्रस्तुत की गई, एच एम सी के पूंजी लागत के प्रावक्कलन के लिए कोई दस्तावेजों की गवाही प्रस्तुत नहीं की गई थी ।

यह बात पर ध्यान देना होगा कि अप्रैल 2010 में ईक्यू-1 घाट के पास प्रस्तावित स्टीम कोल टेर्मिनल के मामले में वि पो ट्र ने 100 टन क्षमता वाले एच एम सी के लिए रु.29.46 करोड पूंजी लागत का प्रवक्कलन किया । पोर्ट ने डब्ल्यू क्यू-7 के पास कम क्षमता वाले 60 टन एच एम सी को नियोजित करने का प्रस्ताव किया लेकिन अनुमानित पूंजी लागत 100 टन क्षमता वाले एच एम सी का था ।

इस संदर्भ में यह कहना उचित रहेगा कि कांडला पोर्ट ट्रस्ट ने संभलाई सुविधाओं का यांत्रीकरण के लिए अपफ्रेंट टैरिफ निर्धारण करने हेतु हालही में एक प्रस्ताव किया, जिस में विभिन्न उत्पादककारों से क्वेट किया गया औसतन दर के आधार पर 60 टन क्षमता वाले एच एम सी का पूंजी लागत रु.20.15 करोड़ प्राककलित किया गया । पोर्ट का अपना और अपने द्वारा प्रचालित 60 टन क्षमता वाले एच एम सी का अपफ्रेंट टैरिफ निर्धारण करने से संबंधित और एक प्रस्ताव में के.पी.टी.ने अगस्त 2010 में प्रति एच एम सी के लिए रु.13.87 करोड़ की लागत पर 60 टन क्षमता वाले 2 एच एम सी की अधिप्राप्ति के लिए आदेश दे दिया है ।

हालही में और एक महा पत्तन में खरीदा गया 60 टन क्षमता वाले एच एम सी का मूल्य उपलब्ध होने पर भी, जहाँ ऐसा लगा कि केवल बजटरी क्वोटेशन्स पर निर्भर करने की जरूरत नहीं है, विप्रो द्वारा अपना प्राककलन को सपोर्ट करने के लिए इसे प्रसंगवश भी फार्झल नहीं किया ।

60 टन क्षमता वाले एच एम सी का पूंजी लागत रु.14.57 करोड़ जो अगस्त 2010 में के पी.टी.द्वारा अधिप्राप्त एच एम सी का वास्तविक लागत पर आधारित है और एच एम सी की 2011 से संबंधित लागत प्राप्त करने के लिए 5% तदर्थ वृद्धि मिलाया गया । अपफ्रेंट टैरिफ प्रस्ताव में एच एम सी का पूंजी लागत के.पी.टी. द्वारा अनुमानित रु.20.15 करोड़ के खिलाफ रु.14.57 करोड़ माना गया । दो एच.एम सी के लिए के.पी.टी. द्वारा अनुमानित रु.56.06 करोड़ की पूंजी लागत के खिलाफ रु.29.14 करोड़ माना गया ।

(च) आई वी आर सी एल लिमिटेड ने सुझाव दिया कि परियोजना से संबंधित रियायती करारनामे पर हस्ताक्षर करने के बाद अधिक समय तक परियोजना का पालन करने के कारण मुद्रास्फीति और दाम में वृद्धि हो सकता है, इसलिए 8 से 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया जाए । इस संदर्भ में यह कहाना उचित रहेगा कि विप्रो द्वारा रिपोर्ट करने के अनुसार पूंजी लागत का प्राककलन फरवरी 2011 में रहे दरों के आधार पर किया गया है । अपफ्रेंट टैरिफ निर्देशों के अनुसार इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित, अपफ्रेंट टैरिफ कैप में व्यवस्थित वार्षिक वृद्धि डब्ल्यू.पी.आई की 60% की दर पर है, जो जनवरी 2011 के डब्ल्यू.पी.आई के संदर्भ में है ।

(छ) सिविल एवं उपस्कर की लागत पर अनुमानित विविध पूंजी लागत 5% रहा जो बहुपयोगी कार्गो टेर्मिनल एवं अन्य कार्गो टेर्मिनल्स के लिए दिए गए निर्देशों के अनुसार है ।

(ज) विप्रो ने वर्तमान प्रस्ताव के लिए विचार किया गया पूंजी लागत प्राककलन को समर्थन करने के लिए पिछले पी.पी.परियोजनाओं से संबंधित दर विश्लेषण प्रस्तुत किया । अपफ्रेंट टैरिफ गणन करते वक्त विचार किया गया पूंजी लागत और प्रस्तुत किया गया दर विश्लेषण शीट एवं कागजात के बीच संबंध दिखाने में असफल होने के कारण विप्रो द्वारा से अनुरोध किया गया कि प्राककलन को समर्थन करने से संबंधित सपोर्टिंग दस्तावेज / गणन / दर विश्लेषण / बजटरी क्वोटेशन्स, मार्केट रेट प्रस्तुत करें ।

विप्रो ने स्पष्टीकरण दिया कि मोबाइल हूपर, फ्रंट एंड लोडर की पूंजी लागत - मोबाइल हूपर की पूंजी लागत में 5% वृद्धि के साथ (जिस का बेस रेट 2009 का था) स्वीकृत माना गया जैसे अन्य अपफ्रेंट टैरिफ निर्धारण मामलों में होता है । इसने फिर से प्राककलन को समर्थन करने से संबंधित सपोर्टिंग दस्तावेज / गणन / दर विश्लेषण / बजटरी क्वोटेशन्स, मार्केट रेट प्रस्तुत किया और अपफ्रेंट टैरिफ कम गणन में विचार किया गया पूंजी लागत प्राककलन का समर्थन करते हुए टेक्नो फीजबुलिटी रिपोर्ट भी अग्रेषित किया । संभायता रिपोर्ट द्वारा स्पष्ट होता है कि पूंजी लागत प्राककलन फरवरी 2011 में रहे दरों के आधार पर तैयार किया गया ।

पोर्ट द्वारा तैयार किया गया सिविल एवं उपस्कर लागत के प्राककलन, कार्य ठेका कर एवं पर्यवेक्षण लागत में ध्यान नहीं देने वाला यदि कुछ आवश्यकता पड़ने पर, उसे भिलने के लिए आक्रिमिक निधि के प्रावधान के साथ है । पोर्ट द्वारा अनुमानित पूंजी लागत मान लिया गया, बशर्ते कि उपर्युक्त बताए गए अनुसार फ्रंट एंड लोडर की पूंजी लागत में, हार्बर मोबाईल क्रेन की पूंजी लागत में संशोधन हो । संशोधित कुल पूंजी लागत वि पो ट्र द्वारा अनुमानित रु.22954.17 लाख के खिलाफ 20092.64 लाख रहा ।

(viii) मार्ग निर्देश मे दिए गए शर्तों के अनुसार पूंजी नियोजन पर परिलाभ अनुमानित पूंजी लागत के 16% तक गणन किया गया ।

(ix) परिचालन लागत ।

(क) कोल टेर्मिनल के निर्देशों में दिया गया है कि प्रति टन के लिए निर्धारित विद्युत की खपत 1.4 यूनिट रहा, जो विद्युत शक्ति पर प्रचलित संपूर्ण रूप से यांत्रीकृत पद्धति के लिए है। प्रस्ताव में कन्वेयर सिस्टम, हूपर एवं कोल टेर्मिनल के दो स्टेकरों के बजाय एक स्टेकर पर ध्यान दिया, और क्ये साईड संभलाई कोल टेर्मिनल से भिन्न होता है अतः इसमें 2 शिप लोडर्स (2 एच एम सी के बदल में, जो तेल द्वारा चलने वाले), 2 रीक्लैमर, और 2 वैगन टिप्लर्स शामिल नहीं है । अतः पोर्ट ने कोल टेर्मिनल के लिए मार्ग निर्देशों में दिया गया 50% विद्युत खपत की शर्त अर्थात प्रति टन के लिए 0.7 यूनिट की कल्पना की । इसने एच एम सी के लिए तेल की लागत अलग से प्राककलित किया जिसका विश्लेषण अलग से किया गया । मार्ग निर्देशों में बताए गए अनुसार 50% खपत शर्त को लागू करते हुए वि पो ट्र द्वारा मान लिया गया विद्युत की खपत की समर्थन में - पोर्ट द्वारा किया गया किसी प्रत्येक विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया । हमारी विश्लेषण में किया गया संशोधन की शर्त पर औसतन रूप में लिया गया विद्युत एवं तेल की लागत - पूर्ण रूप से यांत्रीकृत कोल टेर्मिनल के लिए विहित अर्थात प्रति टन के लिए 1.4 यूनिट की शर्त पर गणन किया गया विद्युत की लागत को पार नहीं करेगा ।

वर्तमान प्रस्ताव में वि पो ट्र द्वारा मान लिया गया विद्युत की यूनिट लागत रु.6.50 रहा, जिस के समर्थन में वि पो ट्र ने दि.1 अगस्त 2010 से ईस्टर्न पावर डिस्ट्रिब्यूशन कंपनी ऑफ आंध्र प्रदेश द्वारा वसूल किया गया विद्युत की यूनिट दर से संबंधित एक्स्ट्राकट अग्रेषित किया ।

(ख) बहुपयोगी कार्गो टेर्मिनल के लिए निर्धारित तेल खपत का मानदंड 3 लफिंग क्रेनों का परिचालन से संबंधित है । बल्क कार्गो की संभलाई के लिए वि पो ट्र 2 हार्बर मोबाईल क्रेनों का नियोजन के लिए प्रस्ताव करने के कारण एक हार्बर मोबाईल क्रेन के लिए 70 लीटर की खपत के हिसाब से तेल का लागत प्राककलित किया गया । यह बताना उचित रहेगा कि 100 टन अत्यधिक क्षमता वाले हार्बर मोबाईल क्रेनों के लिए 70 लीटर की तेल खपत हेतु इस प्राधिकारी द्वारा अनुमती दी गई । पोर्ट ने न्यूनतम क्षमता वाले क्रेन अर्थात 60 टन क्षमता वाले क्रेन का नियोजन के लिए प्रस्ताव किया । अतः ऐसा अनुमान लगाया जाता है कि तेल की खपत कम रहेगा और प्राककलन को संशोधित करना चाहिए ।

इस संबंध में यह बताना उचित रहेगा कि के.पी.टी. ने पी पी पी पद्धति के अंतर्गत घाट नं.7 एवं 8 में सुविधाओं का यांत्रीकरण के लिए अपफ्रंट टैरिफ का निर्धारण हेतु फाईल किया गया प्रस्ताव में, और पोर्ट का अपना हार्बर मोबाईल क्रेन के बारे में, प्रति एचएमसी / प्रति घंटा के लिए 33.33 लीटर तेल की खपत प्राककलित किया । के.पी.टी. ने निर्माणकर्ता के मैन्युअल के आधार पर 60 टन एच एम सी की तेल खपत का गणन किया । एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा.लि. ने के.पी.टी. के अपफ्रंट टैरिफ में एक सामान्य रिमार्क किया कि के.पी.टी. द्वारा कल्पना की गई विद्युत की खपत कम है, लेकिन इसने इस प्रकार की एच एम सी के लिए कुछ संशोधित तेल खपत की सुझाव नहीं दिया ।

के.पी.ट. द्वारा प्रस्तावित तेल की खपत प्रति क्रेन को प्रति घंटा के लिए 33.33 लीटर था जो निर्माणकर्ता के मैन्युअल के आधार पर था, और इस कार्गो के लिए भी मान लिया गया है।

फ्रंट एंड लोडर के लिए पोर्ट ने प्रति घंटा हेतु 12 लीटर्स का हिसाब अपनाया, जो बहुपयोगी कार्गो टेर्मिनल के लिए दिए गए मानदंडों के अनुसार है। पोर्ट द्वारा 4 फ्रंट एंड लोडर्स के बजाय 3 फ्रंट एंड लोडर्स के लिए मानदंड लागू करने की शर्त पर इस के लिए स्वीकृति दी गई।

घाट दिवसों की संख्या के आधार पर वि.पो.ट. द्वारा अनुमानित तेल की लागत 6120 घंटे रहा, जो मानदंडों के अनुसार था। विहित मानदंडों (अर्थात् 365*70%) के अंतर्गत आने वाले घंटों की वास्तविक संख्या 6132 हुई, जिसे एच एम सी एवं फ्रंट एंड लोडर की तेल खपत की प्राक्कलन हेतु हमारे विश्लेषण में मान लिया गया।

वि.पो.ट. द्वारा विचार किया गया रु.39.75 का तेल की यूनिट दर के विरुद्ध इस मामले को विश्लेषण करते समय रहे दर के अनुसार रु.44.83 तक अद्यतन किया गया।

(ग) बहुपयोगी कोल टेर्मिनल के लिए दिए गए मानदंडों के अनुसार सिविल कार्यों के मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत - सिविल लागत पर 1% और यांत्रिक उपस्कर एवं विद्युत उपस्करों की लागत पर 5% के हिसाब से प्राक्कलित किया गया। बीमा लागत के बारे में - कुल नियत परिसंपत्तियों के लिए 1% और नियत परिसंपत्तियों का कुल मूल्य के लिए 5% के हिसाब से प्राक्कलित किया गया।

(घ) कंपनी अधिनियम 1956 में दिए गए दरों के अनुसार, संबंधिक परिसंपत्तियों की वर्ग के लिए लागू स्ट्रेईट लाईन पद्धति के अंतर्गत एवं अपफ्रंट टैरिफ का निर्धारण करने के लिए दिशा निर्देशों के बराबर पद्धति में सिविल लागत पर 3.34%, उपस्कर की लागत पर 10.34% के दर पर मूल्यहास का गणन किया गया।

(च) अपफ्रंट टैरिफ के लिए मार्ग निर्देशों में बताया गया कि संबंधित महा पत्तन के दरमान में दिए गए दरों के आधार पर पोर्ट भूमि का पट्टा किराया का प्राक्कलन करना होगा। बर्थ संख्या डब्ल्यू क्यू-7 के पास विचाराधीन परियोजना के लिए जोन 9-ए में आवंटित करने के लिए प्रस्तावित कुल 25 एकड़ के लिए पोर्ट द्वारा अनुमान लगाया गया। मूल रूप से पुनः तैयार किया गया प्रस्ताव में वि.पो.ट. द्वारा एप्लाई किया गया पट्टा किराये का यूनिट दर प्रति वर्ग मीटर, प्रति वर्ष के लिए रु.107.17 था, जो 2003-08 पांच वर्षों के लिए इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित दर के आधार पर किया गया। देखें आदेश सं.टैंप/41/2005-वीपीटी/ दि. अप्रैल 2008। इसके साथ सरकारी भार्गनिर्देशों के अनुसार 2004-05 से 2010-11 तक 2% वार्षिक वृद्धि लागू होगी।

यह कहना उचित रहेगा कि वि.पो.ट. का पट्टा किराया 2008 से पुनरीक्षण के लिए लंबित है। पोर्ट के अन्य अपफ्रंट टैरिफ प्रस्तावों का निर्धारण करते समय कई बार सझाव देने पर भी वि.पो.ट. ने पट्टा किराये का पुनरीक्षण हेतु प्रस्ताव फाईल नहीं किया। पट्टा भूमि का पुनरीक्षण हेतु प्रस्ताव फाईल करने में पोर्ट की तरफ से ज्यादा विलंब विलंब हुआ और वि.पो.ट. द्वारा दावा किया गया पट्टा किराया वर्ष 2003 की जमीन का मार्केट मूल्य के आधार पर था और उस पर 2% वार्षिक वृद्धि दिखाया, जो 2008 की जमीन का मार्केट मूल्य का प्रतिनिधित्व नहीं कर सकता, जिस के आधार पर पट्टा किराया का गणन किया जा सकता। इसलिए संदर्भ मामले में अपफ्रंट टैरिफ का गणन करने के लिए वि.पो.ट. को संशोधित पट्टा किराया पर विचार करना था।

इसके जवाब में वि पो ट्र ने पत्र दि. 20 मई 2011 द्वारा जिला रजिस्ट्रार, हैदराबाद से प्राप्त पोर्ट इस्टेट के विभिन्न जोनों में स्थित जमीन के मूल्य प्रस्तुत किया । जिला समाहर्ता द्वारा दिया गया वि.पो.ट्र. जमीन का मूल्यांकन की प्रति में सूचित किया कि जमीन का मूल्यांकन 1 दिसंबर 2010 से लागू है । वर्ष 2011 के दर का निर्धारण करने हेतु, जोन 9ए के लिए जिला रजिस्ट्रार द्वारा दिया गया भूमि मूल्यांकन के आधार पर, जमीन के मूल्य पर 6% वृद्धि लागू करते हुए तथा महा पत्तनों की जमीन नीति पर सरकार के मार्ग निर्देशों के अनुसार 2% वार्षिक वृद्धि भी लगाते हुए पोर्ट ने पट्टा किराया का निर्धारण किया । अतः वि पो ट्र द्वारा निर्धारित पट्टा किराये का यूनिट दर रु. 107.17 रहा जो प्रसंगवश सरकार के मार्ग निर्देशों के अनुसार वार्षिक वृद्धि भी लागू करते हुए इस प्राधिकारी द्वारा पंचवर्ष 2003-08 के लिए अनुमोदित पट्टा किराया का बराबर है ।

पोर्ट परियोजनाओं को समय सीमा के अंदर अनुपालन करने की पद्धति को सरल बनाने के लिए, पट्टा किराया का प्राक्कलन करने हेतु 2% वार्षिक वृद्धि के साथ 2003-08 पांच वर्षों के लिए इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित दर अपनाते हुए पोर्ट द्वारा अनुसरण की गई पद्धति को - वि पो ट्र के अन्य अपक्रंट टैरिफों के लिए अपक्रंट टैरिफ निर्धारण करते समय स्वीकार किया गया । ऐसा करते समय, पट्टा किराये के संदर्भ में अपक्रंट टैरिफ की समीक्षा करने के लिए पोर्ट को विकल्प दिया गया कि क्या संबंधित सुविधा के लिए आर.एफ.पी. जारी करने से पहले 2003-08 पांच वर्षों के लिए निर्धारित संशोधित पट्टा किराया लागू होगा ?

वर्तमान मामले में वि पो ट्र ने जिला राजस्व प्राधिकारी द्वारा पत्र जमीन का संशोधित मूल्यांकन के आधार पर जोन 9ए का पट्टा किराया को अद्यतन किया ।

सरकार की जमीन नीति मार्गनिर्देश 2004 एवं 2008 में बताया गया कि कुछ अन्य कारकों पर विचार करते हुए भी जमीन का मूल्य निर्धारण किया जा सकता है, जैसे राज्य सरकार द्वारा गणन किया गया मूल्य, पोर्ट परिधि में रहे भूमि से संबंधित पिछले 3 वर्षों में हुई वास्तविक क्रय-विक्रय, पोर्ट जमीनों के लिए स्वीकृत अत्यधिक निविदा मूल्य, अनुमोदित मूल्यांकक द्वारा निर्धारित दर, और कोई अन्य संबंधित फेक्टर । सरकार द्वारा जारी जमीन नीति मार्गनिर्देश 2004 एवं 2010 के अनुसार संबंधित महा पत्तन को मार्ग निर्देशों में विहित विभिन्न पद्धतियों के आधार पर जमीन का बाजार भाव निर्धारण करने के लिए संबंधित पोर्ट के अध्यक्ष की अध्यक्षता में एक समिति गठित करना होगा और समिति के सिफारिशों के आधार पर पहा पत्तन को प्रस्ताव फाईल करना चाहिए ।

यह बताना उचित होगा कि जमीन की नीति पर सरकार के मार्गनिर्देशों का पालन करते हुए 2008-13 पांच वर्षों के लिए पोर्ट ने किसी प्रकार का औपचारिक प्रस्ताव भी फाईल नहीं किया ।

वर्ष 2004-05 से 2010-11 तक जारी सरकार के मार्ग निर्देशों के अनुसार 2% वार्षिक वृद्धि के साथ 2003-08 पांच वर्षों के लिए इस प्राधिकार द्वारा अनुमोदित दर को अपनाते हुए वि पो ट्र द्वारा निर्धारित वर्ष 2011 का संशोधित पट्टा किराया और जिला रजिस्ट्रार द्वारा दिया गया । 1 दिसंबर 2010 का जमीन मूल्य - जिस में 2% वार्षिक वृद्धि शामिल है - लगभग वही है ।

पट्टा किराया के प्रकलन के लिए वि पो ट्र द्वारा मान लेने के अनुसार प्रति वर्ग मीटर के लिए प्रति वर्ष रु. 107.17 के हिसाब से यूनिट दर का प्राक्कलन किया गया ।

पट्टा किराया की समीक्षा के लिए सरकार के मार्गनिर्देशों का पालन करते हुए एक औपचारिक प्रस्ताव फाईल करने के लिए वि पो ट्र को सुझाव दिया गया । यदि प्रस्तावित

डब्ल्यू क्यू-7 टैर्मिनल के लिए आर एफ मी जारी करने से पहले वर्ष 2008-09 के लिए संशोधित पट्टा किराया लागू होता, और इस भामले में मान लिया गया पट्टा किराये से अनुमोदित दर भिन्न होता तो इस मद के संदर्भ में अपफ्रेंट टैरिफ की समीक्षा करने के लिए पोर्ट इस प्राधिकारी के पास मामला प्रस्तुत कर सकता है।

(x) घाट लागत की 1% तक घाट सेवाओं का अनुमान लगाने के लिए मार्गनिर्देशों को परिचालन लागत की आवश्यकता है।

वि पो द्र ने बर्थिंग सेवाओं के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता का प्राक्कलन करते समय घाट का निर्माण एवं निर्करण से संबंधित औसतन पूंजी लागत पर 1% बीमा और 3.34% मूल्यहास का गणन किया। इस में अनुरक्षण के लिए विहित 1% का मानदंड शामिल नहीं है।

मार्ग निर्देश में बर्थ लागत के 1% तक परिचालन लागत को सीमित करने पर भी, परिसंपत्ति का पर्याप्त बीमा रहना चाहिए और यह सत्य भी इनकान नहीं किया जा सकता कि उपयोग करने के कारण परिसंपत्ति का मूल्यहास होगी। विशाखपट्टनम पोर्ट ट्रस्ट के साथ साथ अन्य महा पत्तनों में अप फ्रेंट घाट किराया का निर्धारण करते समय इस स्थिति पर ध्यान दिया गया और घाट सेवाओं से वार्षिक राजस्व आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए बीमा लागत एवं मूल्यहास पर भी विचार किया गया।

उपर्युक्त बताए गए स्थिति को ध्यान में रखते हुए घाट सेवाओं से राजस्व आवश्यकता का निर्धारण हेतु परिचालन लागत का प्राक्कलन करते समय बीमा लागत एवं मूल्यहास पर भी विचार किया गया।

(xi) उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार वि पो द्र द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रेंट टैरिफ की सारणी संशोधित या गया। संशोधित सारणी की एक प्रतिलिपि अनुलग्नक-1 द्वारा संलग्न किया गया।

क. वार्षिक राजस्व आवश्यकता जो परिचालन लागत का एक भाग और पूंजी नियोजन पर प्रतिलाभ कार्गो संभलाई सेवाओं से रु.5016.03 प्राक्कलित किया गया जबकि पोर्ट द्वारा प्राक्कलित रकम रु.6215.73 था।

ख. मार्गनिर्देशों के अनुसार कुल राजस्व आवश्यकता में 90% बहुपयोगी कार्गो टैर्मिनल की संभलाई प्रभार के लिए, 5% भंडारण प्रभार के लिए और 5% हर एक विविध प्रभार के लिए विभाजन करना होगा।

इस के खिलाफ वि पो द्र ने अनुमानित राजस्व आवश्यकता के 96% संभलाई प्रभार के लिए, 2% भंडार प्रभार और 2% विविध प्रभार के लिए विभाजित करने का प्रस्ताव किया। पोर्ट द्वारा किया गया प्रस्ताव के अनुसार तीन टैरिफ शीर्षों के अंतर्गत कुल राजस्व आवश्यकता का विभाजन स्वीकार किया गया। प्रासंगिक रूप में बहुपयोगी कार्गो टैर्मिनल के लि टैरिफ निर्धारण करते समय, इस प्राधिकारी ने, वि पो द्र द्वारा बताए गए कुछ कारणवश राजस्व का 96% संभलाई प्रभार के लिए, भंडारण और विविध प्रभार के लिए क्रमशः 2% विभाजन के लिए अनुमति दी। यांत्रीकृत उर्वरक संभलाई सुविधाओं के लिए अपफ्रेंट टैरिफ निर्धारण करते समय स्वीकृत राजस्व विभाजन भी इस स्तर के निकटतम है।

(ग) अपफ्रेंट टैरिफ केस का निर्धारण किया गया ताकि प्रति ग्रूप के कार्गो के लिए अनुमानित राजस्व की आवश्यकता को तथा अनुकूलतम क्षमता में अपना भाग को पूरा किया जा सके।

(घ) सरकार की नीति निर्देशों के अनुसार तटीय कार्गों (क्रूड ऑयल, लोहा अयस्क एवं लोहा अयस्क पिल्लेट्स सहित थर्मल कोल और पी ओ एल के अलावा) एवं सामान्य कार्गों / जलयान से संबंधित प्रभारों में 60% को पार नहीं करने वाले जलयानों के लिए रियायती टैरिफ का निर्धारण किया गया । जिसम् एवं लोहा अयस्क के अलावा अयस्क की संपूर्ण क्षमता विदेशी कार्गों के रूप में, और बाक्साईट की पूरी क्षमता को तटीय कार्गों के रूप में अनुमान लगाया गया । कोल एवं कोक को छोड़कर अन्य बल्क कार्गों के संदर्भ में विदेशी एवं तटीय कार्गों का अनुपात 70% और 30% तक प्रत्याशित किया गया ।

संशोधित प्रस्ताव में प्रत्येक कार्गो वर्ग के लिए, विदेशी / तटीय कार्गो का निर्धारण करने वाले उनकी प्रत्येक कांपोजिशन के संदर्भ में वि पो ट्र ने अनुमानित राजस्व आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए संभलाई दर का निर्धारण किया ।

संभलाई करने के लिए प्रस्तावित सभी चार कार्गो मदों की संभलाई प्रभार एक ही प्रकार के रूप में मान लेने के कारण सभी कार्गो मदों के लिए एक ही दर रहना तर्कसंगत होगा । इस मामले में बाक्साईट का कुल यातायात, जो तटीय यातायात के रूप में मान लिया जाता है, जिसम् एवं लोहा अयस्क के अलावा अयस्क के लागत पर रियायत का लाभ उठा सकता है, जिस के लिए कृत्रिम रूप से अधिकतम अपफ्रंट टैरिफ का निर्धारण किया जाएगा । बाक्साईट कार्गो के लिए इस प्रकार का क्रास सबसिडियरिंग द्वारा विदेशी कार्गो के उपभेक्ता ग्रूप को अनैच्छिक बोझ उठाना पड़ता है । इसके साथ विदेशी कार्गो ग्रूप के लिए निर्धारित अधिकतम टैरिफ यदि कुछ है तो, इस प्रकार की स्थिति उत्पन्न करायेगी कि प्रचालक अधिकतम राजस्व मिलने वाले विदेशी कार्गो की संभलाई करने का ही प्रथमिकता देगा ।

सर्वोत्तम क्षमता से अधिक अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए अपफ्रंट टैरिफ का निर्धारण किया जाना चाहिए । विदेशी और तटीय संचालन का प्रत्येक कांपोजिशन के आधार पर कार्गो ग्रूप के लिए प्रति यूनिट संभलाई दर निर्धारण करने में वि पो ट्र द्वारा अनुसरण किए जाने वाली पद्धति यह सुनिश्चित करता है कि विदेशी कार्गो से तटीय वर्ग यातायात के लिए मिलने वाले रियायत के लिए अर्हक तटीय कार्गो को अनैच्छिक क्रास सब्सिडी नहीं होता ।

यह बताना उचित रहेगा कि मई 2010 में प्राधिकार द्वारा घाट सं.इ क्यू-1 ए के पास डिस्पोज किया गया थर्मल एवं स्टीम कोल संभलाई टेर्मिनल के मामले में पोर्ट ने पूरी कार्गो संचालन को तटीय के रूप में विचार किया । अतः सर्वोत्तम क्षमता पर अपेक्षित अनुमानित राजस्व की वसूली के लिए केवल तटीय कार्गो के लिए ही संभलाई दर विहित किया गया । कुछ अन्य मामलों में जैसे सामान्य कार्गो बर्थ के पास कोयला, यात्रिकृत उर्वरक संभलाई सुविधा आदि, जहाँ वि पो ट्र द्वारा पूरी कार्गो को विदेशी प्रत्याशित किया गया, विदेशी कार्गो द्वारा कार्गो की क्षमता को पूरा करने के लिए अप फ्रंट टैरिफ का निर्धारण किया गया । सरकारी मार्गदर्शन का अनुपालन करते हुए तटीय कार्गो का रियायती अपफ्रंट दरों का निर्धारण - राजस्व वसूली पर इसका प्रभाव नहीं होने पर भी - किया गया ।

वर्तमान मामले में भी, बाक्साईट के लिए विदेशी दर, जिसम् एवं अन्य अयस्क के लिए तटीय दर निर्धारण करने से राजस्व वसूली में इसका प्रभाव नहीं पड़ने पर भी वि पो ट्र ने सभी कार्गो ग्रेपों के लिए विदेशी / तटीय दोनों के लिए दरों का प्रस्ताव किया ।

(च) उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर बाक्साईट (100% तटीय), जिसम् एवं लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क की संभलाई दर प्रति टन के लिए 100% विदेशी 94.23 तक और अन्य बल्क कार्गो की संभलाई दर विदेशी के लिए प्रति टन को 107.08 एवं तटीय वर्ग के लिए 64.25 होगा ।

(छ) वि पो ट्र ने यह बताने के लिए एक प्रावधान प्रस्तुत किया कि मिश्रित संभलाई प्रभारों में आयात कार्गों के संबंध में जलयान से कार्गों की उत्तराई के साथ साथ मामले के अनुसार भंडारण प्वाईंट तक परिवहन, 5 दिन की फ्री अवधि तक स्टैक यार्ड में भंडारण शामिल है। इन कांपोजिट प्रभारों में आवश्यक पड़ने पर वार्फेज एवं श्रमिकों की आपूर्ति, तथा दरमान में विहित रूप से नहीं निर्धारित सभी विविध प्रभार भी शामिल हैं। प्रस्तावित नोट के प्रथम भाग में यह बताने के लिए संशोधन किया गया कि मामले के अनुसार भंडारण प्वाईंट से कार्गों ट्रक्स / वैगनों में लदान भी शामिल है।

(ज) प्रस्तावित दरमान में वि पो ट्र ने 5 दिन की फ्री अवधि का प्रस्ताव किया।

वि पो ट्र ने जलयान रहने की औसतन अवधि को 10 दिन तक अनुमान लगाते हुए, प्रस्तावित 5 दिन की फ्री अवधि के बाद 23% कार्गों शेयर क्षमता पर भंडारण प्रभार लगाने पर विचार किया। पोर्ट ने इस संबंध में अपना गणन प्रस्तुत किया। तदनुसार 124.31 लाख की अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए के पी टी द्वारा पहले 5 दिन के प्रथम स्लैब के लिए निर्धारित दर प्रति टन, प्रति दिन हेतु रु.2.35 था। तत्पश्चात के स्लैब के लिए प्रस्तावित दर प्रथम स्लैब के 1.5 गुना और 2 गुना ज्यादा है।

अनुमानित वार्षिक राजस्व एवं सर्वोत्तम क्षमता में संशोधन को दृष्टि में रखते हुए, बिना परिवर्तन के साथ अपनाया गया वि पो ट्र के स्लैब स्ट्रक्चर को रखते हुए, वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित यूनिट संभलाई प्रभारों में संशोधन किया गया। तदनुसार प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार प्रति टन, प्रति दिन या उसके एक भाग के लिए रु.1.71 पर स्थिरं रह गया। तत्पश्चात के स्लैब के लिए दर वि पो ट्र द्वारा अपनपये जाने वाली पद्धति के आधार पर निर्धारित किए जाएंगे।

(झ) संशोधित राजस्व आवश्यकता एवं संशोधित सर्वोत्तम क्षमता के आंधार पर विविध प्रभार के अप फ्रेंट टैरिफ कैप प्रति टन के लिए रु.1.96 विहित किया गया। विविध प्रभारों में विविध सेवायें जैसे पर्यावरण एवं प्रबंधन, वार्फेज पर झाड़ू लगाने, सुरक्षा उपाय आदि शामिल हैं।

(ट) पोर्ट द्वारा प्रावकलित स्तर के अनुसार बर्थिंग सेवाओं से राजस्व आवश्यकता रु.1470.05 रहा वि पो ट्र ने विदेश जाने वाले जलयान को प्रति जी आर टी, प्रति टन, प्रति दिन के लिए रु.1.46 घाट किराया का प्रस्ताव किया।

घाट किराया निर्धारण करने के लिए वि पो ट्र द्वारा अनुसरण की गई पद्धति ऐसा लगा है कि अन्य अप फ्रेंट टैरिफ मामलों में इस प्राधिकारी द्वारा अनुसरण करने वाली पद्धति के बराबर है। वि पो ट्र ने पूर्व निर्धारित घाट किराया प्राप्त करते वक्त 2005 टैरिफ मार्गदर्शन के अनुसार तटीय जलयानों पर लागू रियायत का प्रभाव पर विचार किया। घाट किराये का गणन में विदेशी एवं तटीय कार्गों का कुल भाग को क्रमशः 48% एवं 52% तक विचार किया।

वि पो ट्र द्वारा विचार किया गया जलयान का पार्सेल साईज 30000 जी आर टी और 50000 जी आर टी से है। टेर्मिनल में प्रत्याशित अधिक से अधिक जलयान हैंडी मैक्स जलयान होने के कारण वि पो ट्र ने सभी वर्ग के जलयानों के लिए 18000 टन / प्रति दिन का एकरूप संभलाई प्रभारों का अनुमान लगाया है। घाट किराये का निर्धारण करने के लिए वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत किया गया कार्यालयन को प्रति दिन 20000 टन की संभलाई दर पर विचार करते हुए संशोधित किया गया।

वि. पो. ट्र. द्वारा अनुमानित 6120 कार्य दिवस के खिलाफ जी आर टी घटों में तत्पश्चात की संशोधन के साथ घाट दिवसों की संख्या 6132 दिन माना गया। इस संशोधन के शर्त पर विदेशी जलयानों के लिए प्रति जी आर टी, प्रति घटा के लिए घाट किराया दर रु.1.455 रहा।

वि. पो. ट्र. सहित अन्य महा पत्तनों में अपफ्रेंट घाट किराये को अंतिम रूप देते वक्त प्राधिकार द्वारा पहले ही निर्णय लिया गया कि अप फ्रेंट घाट किराया प्रभार रूपये के शतां में ही अनुमोदित किया जाए। रूपया डिनामिनेटेंड घाट किराया के लिए वि.पो.ट्र. का प्रस्ताव यह प्राधिकार द्वारा अन्य अप फ्रेंट मामलों में लिया गया निर्णय के समान है।

(xii) कुछ सामान्य शब्द जैसे विदेश जाने वाले जलयान, तटीय जलयान, प्रति दिन की परिभाषा वि. पो. ट्र. के दरमान में और वि. पो. ट्र. में प्रचालित अन्य टैर्मिनल्स में विहित परिभाषाओं के समान रूप में अप फ्रेंट अनुसूची में शामिल किया गया है।

(xiii) 2005 के निर्देशों में बताए गए और अन्य महा पत्तन / प्राइवेट टैर्मिनल्स के दरमान में एकरूप में विहित कुछ सामान्य शर्तें जैसे प्राइवेट टैर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उचित समय के बाद विलंब के लिए उपभोक्ता प्रभार चुकाने की जरूरत नहीं है, उपभोक्ता द्वारा अनुरोध करने के समय में प्रचालक को आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी / लदान करने के लिए प्रचालक तैयार नहीं होने के कारण उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्राप्त नहीं होने से, आदि वि. पो. ट्र. द्वारा किया गया प्रस्ताव अप फ्रेंट टैरिफ अनुसूची में शामिल किया गया।

(xiv) फ्री अवधि के प्रारंभ के बारे में वि. पो. ट्र. ने कुछ शर्तें विहित करने का प्रस्ताव किया, जो अन्य महा पत्तन / प्राइवेट टैर्मिनल्स के पास रहे शर्तों के समान है। आयात कार्गो के लिए फ्री अवधि का प्रारंभ से संबंधित वि. पो. ट्र. द्वारा प्रस्तुत किया गया नोट ऐसा पाया गया कि भिन्नित संभलाई दर में शामिल किए गए सेवाओं की सूची से मिलता जुलता नहीं है और वि. पो. ट्र. द्वारा ज्ञास्तुत किया गया स्पष्टीकरण ऐसा बताता है कि कार्गो संभलाई सेवा केवल आयात कार्गो के लिए ही है। अतः निर्यात कार्गो के लिए फ्री अवधि से संबंधित उक्त नोट हटाया गया।

(xv) जलयान के लिए निर्धारित अवधि के बाद भी जलयान रहने वाली अवधि के लिए सामान्य घाट किराये के बराबर पीनल बर्थ किराया लगाने के लिए वि. पो. ट्र. ने इसके द्वारमान में दिए गए प्रवधानों को शामिल करने का प्रस्ताव किया। बशर्तेकि बर्थ के लिए मांग हो और उत्तराई / लदान समाप्त होने के बाद बर्थ खाली करने के लिए टैर्मिनल प्रचालक द्वारा 10 घंटे पहले नोटिस दिया हो। यह वि. पो. ट्र. के दरमान में दिया गया वर्तमान प्रावधान है। पीनल घाट किराया लगाने हेतु इसी प्रकार का प्रावधान वि. पो. ट्र. में परिचालित और एक बी ओ टी प्रचालक वैजाग सी पोर्ट प्रा.लि. के दरमान में, तथा वि. पो. ट्र. के बहुपयोगी कार्गो टैर्मिनल के लिए अनुमोदित अप फ्रेंट टैरिफ अनुसूची में भी दिया गया है। पोर्ट / प्रचालक के लिए घाट मुश्किल से मिलने वाला संसाधन है और इसका सर्वोत्तम उपयोग करना है। इसे ध्यान में रखते हुए पोर्ट द्वारा प्रस्ताव करने के अनुसार पीनल बर्थ किराया लगाने का प्रावधान अपफ्रेंट टैरिफ अनुसूची में शामिल किया गया।

पोर्ट ने एक शर्त का प्रस्ताव किया कि इस संबंध में आस्टिंग प्रयारिटी बर्थिंग / प्रयारिटी बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर एवं शर्त सरकारी निर्देश एवं वि. पो. ट्र. के दरमान में अनुमोदित प्रावधानों के अनुसार शासित किए जाएंगे। वि. पो. ट्र. के बहुपयोगी कार्गो टैर्मिनल के लिए अनुमोदित अप फ्रेंट टैरिफ मामले के बराबर है।

10.1 मार्गदर्शन के खंड 2.8 के अनुसार

मुद्रास्फीति को टैरिफ कैप्स सूचित किए जाएंगे, लेकिन केवल 1 जनवरी 2008 से संबंधित वर्ष के 1 जनवरी के बीच पड़ले वाले होलसेल प्राईस इंडेक्स के 60% भिन्नता तक सीमित किया जाएगा । इस प्रकार की टैरिफ कैप्स के स्वचालित समायोजन प्रति वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित टैरिफ कैप्स संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष की 31 भार्च तक लागू होंगे । वर्तमान मामले में, यि पो ट्र द्वारा रिपोर्ट करने के अनुसार फरवरी 2011 को किया गया अप फ्रंट टैरिफ गणन में पूजी लागत और परिचालन व्यय का यूनिट दर का प्रावकलन पर विचार करने के कारण - प्रति वर्ष जनवरी 2011 को स्वचालित समायोजन के लिए डब्ल्यू पी आई के आधार पर विचार करने के लिए बताना उद्धित एवं संबद्ध होगा । यि पो ट्र ने भी 1 जनवरी 2011 को प्रति वर्ष उस प्रकार की स्वचालित समायोजन के लिए डब्ल्यू पी आई का आधार बनाने का प्रस्ताव किया, जिस के लिए अनुमोदन दिया गया ।

10.2 निर्देशिका के खंड 2.9.1 एवं 2.9.2 में दिए गए अनुसार, प्राईवेट प्रचालक को महा पत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के तहत अपेक्षानुसार, वाणिज्य परिचालन प्रारंभ करने से पहले अनुमोदित अधिकतम दर एवं शर्तों की सारणी रहने वाले दरमानों को अधिसूचित करने के लिए इस प्राधिकारी से संपर्क करना होगा ।

10.3 निर्देशिका के खंड 3.8.5 के अनुसार दरमान एवं शर्तों की सारणी से संबंधित कुछ स्पष्टीकरण या परिभाषा के बारे में कुछ प्रश्न उत्पन्न होता तो, इस प्राधिकारी के सामने मामला प्रस्तुत करना होगा और प्रचालक को इसका निर्णय का पालन करना होगा ।

10.4 बिड के कागजात में परियोजना से संबंधित निष्पादन की शर्तें स्पष्ट रूप से बताना होगा । प्राईवेट प्रचालक से ऐसा प्रत्याशित किया जाता है कि वे कम से कम बिड के कागजात / रियायती करार में दिए गए निष्पादन शर्तों के अनुसार निष्पादन करेगा । पहले बताए गए अनुसार इस प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित अप फ्रंट टैरिफ - बी ओ टी प्रचालक द्वारा 60 टन क्षमता वाले 2 हार्डर मोबाइल क्रेनों का नियोजन के संदर्भ में है । यदि अधिक क्षमता वाले क्रेनों का नियोजन किया जाता तो, अप फ्रंट टैरिफ की समीक्षा की जाएगी ।

10.5 प्राईवेट प्रचालक का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकारी द्वारा मानीटर किया जाएगा । यदि सेवा की गुणवत्ता से संबंधित कुछ शिकायत प्राप्त होता तो यह प्राधिकारी जांच करेगा और यि पो ट्र को इसका जांच परिणाम अत्रिष्ठित करेगा । यदि प्राईवेट प्रचालकों के खिलाफ कुछ कार्रवाई लेना पड़ता है तो, यि पो ट्र संबंधित रियाती करारनामे के प्रावधानों का अनुसरण करते हए कार्रवाई करेगी ।

10.6 टेर्मिनल के पास वाणिज्य परिचालनों के दौरान, प्रति तिमाही समाप्त होने के 15 दिनों के अंदर, पहले तीन महीने के दौरान टेर्मिनल की भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन से संबंधित रिपोर्ट प्राईवेट प्रचालक द्वारा यि पो ट्र के माध्यम से इस प्राधिकारी को प्रस्तुत करना होगा ।

11. परिणाम रूप में तथा उपर्युक्त बताए गए कारणों हेतु तथा सामूहिक विवेकपूर्ण निर्णय के आधार पर इस प्राधिकारी विशाखपट्टणम पोर्ट में बाक्साईट, जिल्सम, कोल और कोक के अलावा अन्य बल्क कार्गों तथा लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क की संभलाई के लिए अप फ्रंट टैरिफ कैप्स का अनुमोदन करेगा ।

अनुसारनक - ।

प्रियाकरणगम पोर्ट ट्रस्ट में बाक्साइट, जिप्पम, अन्य त्रुट ब्रेक कारों, भोड़ा ब्रेक के असता अन्य अवसर के लिए अपांट ईंटिक गमना
है जिसमें में

क्रम संख्या	विवरण	वि पो इ. द्वारा प्रस्तुत संसारित प्रावक्षण	वि प्र. द्वारा प्रस्तुत प्रावक्षण
I	प्रावक्षण अनुसार		
(१)	विभिन्न कारों की अमता का भाग		
	बाक्साइट अमता की प्रतिशत का भाग (एस १)	47%	47%
	जिप्पम की अमता की प्रतिशत का भाग (एस २)	30%	30%
	अन्य त्रुट ब्रेक कारों की अमता के प्रतिशत का भाग (एस ३)	16%	16%
	लोडा अवसर के अन्य अन्य कारों की अमता की प्रतिशत का भाग (एस ४)	7%	7%
(२)	विषय विषय उत्पादन (प्रति दिन टनों में) (इमरे विश्लेषण में दो ८० टन एवं एम सी हाई प्रति दिन 20000 टन मान दिया गया अर्थात् इन ब्रेक कारों हेतु बहुपयोगी कारों ट्रिमिनल के लिए विए गए वार्निंग्स पर 10000 टन / दिन के ८० टन मात्रे ३ लोडल लार्पिंग क्लेन के नामस का अनुसारण किया गया) :		
	- बाक्साइट से जाने वाले जलवायनों की संभवाई दर (पी१)	18000	20000
	- जिप्पम से जाने वाले जलवायनों की संभवाई दर (पी२)	18000	20000
	- अन्य त्रुट ब्रेक कारों से जाने वाले जलवायनों की संभवाई दर (पी३)	18000	20000
	- अन्य अवसर से जाने वाले जलवायनों की संभवाई दर (पी४)	18000	20000
(३)	ट्रायिंकल की अधिकतम अमता = $0.7 * ((एस १ * पी१) + (एस २ * पी२) + (एस ३ * पी३) + (एस ४ * पी४)) * 365$ ट्रायिंकल का वार्षिक अधिकतम अमता विश्लेषण टन	4599000	5110000
		4.60	5.110
II	विषय विषय		
(१)	विभिन्न अवसर विविधियों		संपर्ये लार्पों में
	(१). विविध अवसर		
	- एम लार्प एवं जारी	44.18	44.18
	- जलवायन लार्प, लोडल लार्प और जूनी विवाह	648.29	648.29
	- जलवायन लार्प की गिराव और कालांक लोल का प्रा. निर्धारण	78.97	78.97
	- रेल ट्रैक	115.58	115.58
	- जलवायन नेटोरी एवं लार्प	1691.10	1691.10
	- लोडल ट्रैक	1010.27	1010.27
	- द्रायावर ड्रायावर	166.01	166.01
	- द्रायावर लार्प	207.78	207.78
	- जल अपार्टी	27.30	27.30
	कुल	4009.46	4009.46
	(२). अवसर अवसर		
	- २ (एस १) ट्रैक इंजिन लार्प	5605.43	2914.15
	- २ (एस १) जूनी लार्प	118.96	118.96
	- जलवायन विवाह	2707.61	2707.61
	- लोडल (१)	2447.20	2447.20
	- इट लोड लार्प / लोर्प (१) से इ. द्वारा 4 वर्ष) (उपर विश्लेषण में ३ लोडल की गई)	135.95	101.96
	- विषय विषय	275.84	275.84
	कुल	11290.99	6565.72
	(३). विषय		
	- विषय विषय और अवसर जारी पर 5%	785.02	628.78
	विविधियों के लिए कुल वार्षीय अमता (१ + २ + ३)	16065.47	13203.94
III.	कट अवसर विविधियों :		
	- लोडल लोडल को विविध करते हुए का निर्धारण दर	5326.88	5326.88
	- द्रायावर लार्प	1561.82	1561.82
	कट अवसर विविधियों के लिए कुल वार्षीय अमता	6888.70	6888.70
	कुल वार्षीय अमता (१ + २ + ३)	22954.17	20092.64

क्रम संख्या	विवरण	वे ये दूसरा प्रक्रम संसाधन प्रक्रम	टॉप दूसरा संसाधन प्रक्रम
III. कार्यालयाई गतिविधि के लिए राजस्व लाभ			८ लाखों में
(क). नियम लाभ (0.7 लाख टके टके) के 8.60 लाई यूनिट 45.90 लाख टके (टॉप लाभ 0.7 यूनिट लाई टके) के 6.50 लाई यूनिट 51.1 लाख टके		209.25	232.51
(ख). राजस्व लाभ			
- राजस्व लाभ लाई (टॉपटी - 70 लाई/ यूनिट) 39.77/लाई*6120 लाई * 2 राजस्व (लाभी लाभ यह 33.33 लाई/लाई) 44.63/लाई * 6132 लाई * 2 राजस्व		340.75	183.25
- राजस्व लाभ लाई (टॉपटी - 70 लाई/ यूनिट) 39.77/लाई*6120 लाई * 2 राजस्व (लाभी लाभ यह 12.95/लाई/लाई) 44.63/लाई * 6132 लाई * 2 राजस्व		116.83	96.99
(ग). राजस्व लाभ अनुमति			
- विविध विवरणों के लिए लाभ (५%)		40.09	40.09
- इन लाभों का लाभ दूसरा प्रक्रम प्रक्रम (लाभ लाभ यह 5%)		564.55	426.29
(घ). लाभ (दूसरा प्रक्रम विवरणों के लाभ ५%)		160.65	132.04
(ङ). यूनिट			
- विविध अर्थ @ 3.34%		133.92	133.92
- लाभी लाभ @ 10.34%		1167.49	885.70
(च). अन्योन्य लाभ			
(ज). रेत और जल के लिए जल लाभ (जल विवरणों के लाभ @ 5%)		803.27	660.20
पुरा राजस्व लाभ		3645.26	2903.40
IV. कार्यालयाई गतिविधि के लिए राजस्व लाभलाभ की अवधारणा एवं अपेक्षा दैर्घ्य			
क.			
(अ). अवधारणा राजस्व की आवश्यकता			
(क). दूसरा प्रयोग लाभ		3645.26	2903.40
(ख). पूँजी नियोग लाभ रिटर्न @ 16%		2570.47	2112.63
(ग). कार्यालयाई गतिविधि से राजस्व की कुल आवश्यकता		6215.73	5016.03
(ब). राजस्व अवश्यकता का विवरण			
(क). कार्यालयाई प्रमाण (ए जार जार पर 96%)		5967.10	4815.39
(ख). भौतिक प्रमाण (ए जार जार पर 2%)		124.31	100.32
(ग). विविध प्रमाण (ए जार जार पर 2%)		124.31	100.32
(घ). कार्यालयाई गतिविधि से राजस्व की कुल आवश्यकता		6215.73	5016.03
(च). कार्यालयाई प्रमाण			
(क). कार्यालयाई प्रमाण			
- राजस्व आवश्यकता (लाभों में)		5967.10	4815.39
- कमता (प्रति वर्ष लाभ टक्को में)		45.99	51.10
(ख). कार्यालयाई अवश्यकता			
- कार्यालयाई (तटीय कार्यों 100%)		129.78	94.23
- विविध/विवेदी कार्यों 100%)		129.72	94.23
- अन्य बदल कार्यों			
- 70% विवेदी कार्यों		147.34	107.08
- 30% अनुमति के तटीय कार्यों		88.40	64.26
- लोहा अवश्यक के अलावा अन्य अवश्यक (विवेदी कार्यों 100%)		129.72	94.23
(ग). भौतिक प्रयोग			
- राजस्व आवश्यकता (लाभों में)		124.31	100.32
- भौतिक प्रयोग को आकर्षित करने कार्यों का %		23%	23%
- भौतिक प्रयोग के लिए आकर्षित करने कार्यों कमता (लाभ टक्को में)		10.58	11.75
(ज). नि : यूनिट अवधि		5 days	5 days
(ह). भौतिक प्रयोग (नि : यूनिट अवधि के बाद)		पुरा टक्के लिए या उत्तम कमता के लिए या उत्तम कमता के लिए या	पुरा टक्के लिए या उत्तम कमता के लिए या
- पहले पांच दिन		2.35	1.71
- 6 दिन से 10 दिन तक		3.63	2.56
- 11 दिन के बाद		4.70	3.41
(ज). फूटकर प्रमाण			
- राजस्व आवश्यकता (लाभों में)		124.31	100.32
- कमता (प्रति वर्ष लाभ टक्को में)		45.99	51.10
- फूटकर प्रमाण (प्रति टक्के)		2.70	1.96

क्रम संख्या	विवरण	वि. ये द्वारा प्रस्तुत संसाधित प्राप्तकरण	द्वारा नवीकृत प्राप्तकरण
१.	विवरण वर्तमान		
०.	राजस्व अवश्यकता		द लाप्य जातियों में
(a).	मरम्मत एवं अनुप्रयत्न प्राप्त (वर्ष के लिए दैनी जागत पर 1%)	68.89	68.89
(b).	प्राप्त	230.08	230.08
(c).	दैन (वर्ष जागा सेवा के लिए कुल जागत पर 1%)	68.89	68.89
	कुल दैन (०)	367.86	367.86
(i).	नियोनित दैनी पर रिटर्न @ 16%	1102.19	1102.19
	दैन दैनों के कुल राजस्व की अवश्यकता (i + ii)	1470.05	1470.05
	विवरण वर्तमान		
	विवेद जानेवाले वाहन (परि जी आर टी परि चंदा क. में)	1.46	1.465
	उदाय वाहन (परि जी आर टी. परि चंदा क. में)	0.875	0.873

वी दी दी द्वारा प्राप्त वाहन वर्तमान

क्र. सं.	विवरण	क्रमिक	< 50000	> 50000	Total
I.	विवरण वर्तमान	दन / दिन	18000	18000	
II.	जी आर टी जीता	दन	20000	30000	
III.	प्राप्त जार्यां का जीता	दन	30000	50000	
IV.	सोलाई के लिए अवैधता दरों	दन	4231000	368000	4599000
V.	वर्ष विवर का अवैधता दरों (iv / i)	दिन	235	20	255.5
VI.	वर्ष दैनों की संख्या (24 x (V))	दैन	5840	480	6120
VII.	अवैधता जातियों की संख्या (iv / iii)	संख्या	141	7	148
VIII.	कुल जी आर टी दरों	जी आर टी दरों	112800000	14400000	127200000
IX.	राजस्व अवश्यकता				1470.05
X.	वर्ष वाहन - विवेद जानेवाले वाहन (ix / viii)				
	वर्ष वाहन - नवीकृत वाहन				
	विवेद जातियों के लिए जार्य 48% / अटीव जातियों के लिए 52%)				
	147200000*48% * x + 127200000*52% * 0.6x =				1470.05
	61056000 x + 663244000 * 0.6x =				1470.05
	x = विवेद जानेवाले वाहन दर				1.46
	अटीव वाहन दर = 0.6 x विवेद जानेवाले वाहन दर				0.875

द्वारा अवश्यकता के अनुप्रयत्न वर्ष वाहन वर्तमान

क्र. सं.	विवरण	क्रमिक	< 50000	> 50000	Total
I.	विवरण वर्तमान	दन / दिन	20000	20000	
II.	जी आर टी जीता	दन	20000	30000	
III.	प्राप्त जार्यां का जीता	दन	30000	50000	
IV.	सोलाई जानेवाले अवैधता दरों	दन	4701111	4088889	5110000
V.	वर्ष विवर का अवैधता दरों (iv / i)	दिन	235	20	256
VI.	वर्ष दैनों की संख्या (24 x (V))	दैन	5841	491	6132
VII.	अवैधता जातियों की संख्या (iv / iii)	संख्या	157	8	165
VIII.	कुल जी आर टी दरों	जी आर टी दरों	112826667	14720000	127546667
IX.	राजस्व अवश्यकता				1470.05
X.	वर्ष वाहन - विवेद जानेवाले वाहन (ix / viii)				
	वर्ष वाहन - नवीकृत वाहन				
	विवेद जातियों के लिए जार्य 48% / अटीव जातियों के लिए 52%)				
	127546667*48% * x + 127546667*52% * 0.6x =				1470.05
	61222400 x + 66324267 * 0.6x =				1470.05
	x = विवेद जानेवाले वाहन दर				1.465
	अटीव वाहन दर = 0.6 x विवेद जानेवाले वाहन दर				0.875

अनुलग्नक - ।

विभिन्न कार्गो ग्रूपों के तहत संभलाई प्रभारों के गणन को दिखाने वाली तातिका ।

क. टैब्युलर फार्मेट में दिए गए वि पो ट्र द्वारा गणन किए गए संभलाई प्रभार ।

कार्गो का ग्रूप	कार्गो शेयर	संभलाई दर प्रति दिन	संभलाया जाने वाला कार्गो (टनों में)	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस का प्रतिशत	आयश्यक राजस्व (रुपये लाखों में)	संभलाया जाने वाला कार्गो	संभलाया जाने वाला कार्गो	दर प्रति टन	दर प्रति टन
बाक्साईट (100% तटीय)	47.00%	18000	2161530	120	47.00%	2,804.54	0	21.61	216.30	129.78
जिप्सम (100 % विदेशी)	30.00%	18000	1379700	77	30.00%	1,790.13	13.80	0	129.72	77.83
अन्य बल्क कार्गो (70% विदेशी, 30% तटीय)	16.00%	18000	735840	41	16.00%	954.74	5.15	2.21	147.34	88.40
लोहा अयस्क के अलावा अन्य अयस्क (100 % विदेशी)	7.00%	18000	321930	18	7.00%	417.70	3.22	0	129.72	77.83
कुल	100%		4599000	255.5	100	5,967.10	22.17	23.82		

विदेशी अन्य बल्क कार्गो (लाख टनों में)	5.15
तटीय अन्य बल्क कार्गो (लाख टनों में)	2.21
अन्य बल्क कार्गो से राजस्व अपेक्षा (रुपयों में)	954.74
विदेशी कार्गो के लिए दर	x
$5.15x + 2.21 * 0.6x =$	954.74
$5.15x + 1.33x =$	954.74
$6.48x =$	954.74
$x =$	147.34
राजंडिंग ऑफ के बाद विदेशी अन्य बल्क कार्गो के लिए दर (रुपयों में प्रति टन)	147.34
तटीय अन्य बल्क कार्गो के लिए दर (रुपयों में प्रति टन)	88.40

ख. संशोधित राजस्व अपेक्षा पर आधारित टैप द्वारा गणन किए गए संभलाई प्रभार ।

कार्गो ग्रूप	कार्गो शेयर	संभलाई दर प्रति दिन	संभलाया जाने वाला कार्गो (टनों में)	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस का प्रतिशत	आवश्यक राजस्व (लाखों में)	संभलाया जाने वाला कार्गो	संभलाया जाने वाला कार्गो	दर लप्यों में प्रति टन	दर लप्यों में प्रति टन
बन्साईट (100% तटीय)	47.00 %	20000	240170 0	120	47.00 %	2,263.2 3	0	240170 0	157.06	94.2 3
जिप्सम (100 % विदेशी)	30.00 %	20000	153300 0	77	30.00 %	1,444.6 2	153300 0	0	94.23	56.5 4
अन्य बल्क कार्गो (70% विदेशी, 30% तटीय)	16.00 %	20000	817600	41	16.00 %	770.46	572320	245280	107.08	64.2 5
अन्य बल्क कार्गो (70% विदेशी, 30% तटीय)	7.00%	20000	357700	18	7.00%	337.08	357700	0	94.23	56.5 4
कुल	100%		5110000	255.5	100	4,815.3 9	2463020	2646980		

विदेशी अन्य बल्क कार्गो (लाख टनों में)	572320
तटीय अन्य बल्क कार्गो (लाख टनों में)	245280
अन्य बल्क कार्गो से राजस्व अपेक्षा (लप्यों में)	77,046,270
विदेशी कार्गो के लिए दर	x
572320x+ 245280 *0.6x =	77,046,270
572320x+147168x =	77,046,270
719488x =	77,046,270
x =	107.08
शार्किंग ऑफ के बाद विदेशी अन्य बल्क कार्गो के लिए दर (लप्यों में प्रति टन)	107.08
तटीय अन्य बल्क कार्गो के लिए दर (लप्यों में प्रति टन)	64.25

अनुलग्नक - ॥

विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट

डब्ल्यू क्यु-7 घाट पर बी ओ टी के आधार पर संभलाये जाने वाले बाक्साईट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क (सभी प्रकार के कोल एवं कोक को छोड़कर) सथा अयर्स्क (लोहा अयर्स्क के अलावा) के लिए अपर्फंट टैरिफ की अनुसूची ।

1.1 परिभाषा

इस दरमान में संदर्भ विषय से अन्यथा अपेक्षित होते हुए भी, निम्न लिखित परिभाषा लागू होंगी :

- (i) “तटीय जलयान” का अर्थ कोई भारत में किसी पोर्ट या जगह से किसी अन्य पोर्ट या जगह के बीच केवल व्यापार करने के लिए नियोजित एवं सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किये गये वैध तटीय लाईसेंस प्राप्त जलयान से है ।
- (ii) “दिन” का अर्थ सुबह 6.00 बजे से प्रारंभ होकर अगले दिन सुबह 6.00 को समाप्त अवधि से है ।
- (iii) “विदेश जाने वाले जलयान” का अर्थ तटीय जलयान के अलावा किसी अन्य जलयान से है ।

1.2 सामान्य शर्तें

- (i) घाट किराया लगाने हेतु क्या जलयान “तटीय जलयान” या “विदेश जाने वाला जलयान” है इस बात के निर्धारण का सही आधार सीमाशुल्क या नौवहन महा निदेशक द्वारा दिये गये प्रमाणन में दी गई जलयान की स्थिति है । इस उद्देश्य के लिए कार्गो का प्रकार या जहाज के ऑरिजिन का कोई महत्व नहीं है ।
- (ii)
 - (क) सामान्य व्यापार लाईसेंस प्राप्त भारतीय झंडा के साथ विदेश जाने वाले जलयान को सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय कार्यों के लिए परिवर्तित किया जा सकता है ।
 - (ख) नौवहन महा निदेशक द्वारा जारी किये गये तटीय समुद्री यात्रा लाईसेंस के आधार पर विदेशी झंडा रहने वाले विदेश जाने वाले जलयान को तटीय कार्यों के लिए परिवर्तित किया जा सकता है ।
 - (ग) इस प्रकार के परिवर्तन के मामले में लदान करने वाले पोर्ट द्वारा जलयान पर तटीय वस्तुओं की लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दर लगाये जाएंगे ।
 - (घ) इस प्रकार के परिवर्तन के मामले में, जलयान से तटीय कार्गो की उत्तराई परिचालन समाप्त करने तक ही तटीय दर लगाए जाएंगे और उसके तुरंत बाद से पोर्ट जहाँ उत्तराई हो रही है - द्वारा विदेश जाने वाले दर लगाये जाएंगे ।
 - (च) नौवहन महा निदेशक द्वारा तटीय लाईसेंस प्राप्त भारतीय तटों के लिए समर्पित जलयानों को, तटीय दरों के हकदार होने के लिए किसी अन्य डाक्युमेंट की जरूरत नहीं होंगी ।

(iii) (क) सभी तटीय जलयानों के लिए घाट किराया अन्य जलयानों पर लागू प्रभार के 60% से ज्यादा नहीं होना चाहिए ।

(ख) कूड़ के अलावा पी ओ एल, लोहा अयस्क एवं लोहा पिल्लेट्स तथा थर्मल कोल सहित सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो से संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से ज्यादा नहीं होना चाहिए ।

(ग) कार्गो से संबंधित प्रभारों के मामले में, जहाज तटीय स्थानांतरण के लिए और बार्फेज सहित क्वे से/तक तथा भंडारण यार्ड से/तक लागू होने वाले सभी संबंधित संभलाई प्रभारों पर रियायती दर लगाये जायेंगे ।

(घ) भारतीय पोर्ट "ए" को - तत्पश्चात भारतीय पोर्ट 'बी' में यानांतरण करने के लिए-विदेशी पोर्ट से प्राप्त कार्गो पर इसकी तटीय समुद्री यात्रा से संबंधित रियायती प्रभार लगाये जाएंगे । अन्य शब्दों में भारतीय पोर्ट से भारतीय पोर्टों को कार्गो का यानांतरण करने के लिए तटीय समुद्री यात्रा हेतु अनुमति प्राप्त जलयान रियायत के लिए हकदार होंगे ।

(च) तटीय कार्गो / कंटेनर्स / जलयानों के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में मूल्यवर्ग करके वसूल किए जाएंगे ।

(iv) विलंबित भुगतान / वापसी पर ब्याज.

(क) इस दरमान के अंतर्गत उपभोक्ता को किसी भी प्रभार से संबंधित विलंबित भुगतान पर पीनल ब्याज चुकाना होगा । इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक - विलंबित वापसी रकम पर पीनल ब्याज चुकाना होगा ।

(ख) पीनल ब्याज का दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय समय पर घोषित करने वाले प्राइम लेंडिंग दर पर 2% ज्यादा रहेगा ।

(ग) टर्मिनल प्रचालक द्वारा रकम वापस करने की अवधि का गणन सेवा समाप्त करने के दिन से केवल 20 दिन या उपभोक्ता द्वारा सभी आवश्यक कागजात प्रस्तुत करने पर - जो परवर्ती हो - किया जाएगा ।

(घ) उपभोक्ता द्वारा भुगतान में देरी का गणन टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल्स प्रस्तुत करने की तिथि के बाद 10 से किया जाएगा । सेवाओं का उपयोग करने से पहले भुगतान किए जाने वाले मामलों में और दरमान में अग्रिम के रूप में प्रभार चुकाने की शर्त लगाने वाले मामलों में यह प्रावधान लागू नहीं होगा ।

(v) किसी भी मद का कुल भार या माप - वाल्यूम या क्षमता के आधार पर गणन करने के मामले में जहाँ विनिर्दिष्ट नियम नहीं होता, वहाँ 0.5 तक फ्रेक्शन को 0.5 यूनिट के रूप में लिया जाएगा और 0.5 फ्रेक्शन से ज्यादा को एक यूनिट के रूप में लिया जाएगा ।

(vi) प्रति बिल के कुल योग में गणन किया गया सभी प्रभार अगले अधिक रूपये में मिला दिया जाएगा ।

(vii) दरमान में दिए गए दर अधिक स्तर के हैं, इसी प्रकार रियायत एवं छूट निम्न स्तर के हैं । टर्मिनल प्रचालक, यदि चाहे तो, न्यूनतम दर दे सकता है या अधिक रियायत या छूट दे सकता है ।

यदि टेर्मिनल प्रचालक चाहता तो दरमान में विनिर्दिष्ट दरों के प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों को वैज्ञानिक बना सकता है, यदि इस प्रकार का वैज्ञानिकरण उपभोक्ता को प्रति यूनिट के दर पर कुछ लाभ देता है तो, दरमान में विनिर्दिष्ट युनिट दर अधिकतम सीमा को पार नहीं करना चाहिए ।

इस प्रकार के न्यूनतम दर और / या दरों के प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों का वैज्ञानिकीकरण के बारे में आम जनता को सूचित करना होगा और इस प्रकार की न्यूनतम दरों में या दरों के प्रयोज्यता को शासित करने वाले शर्तों का वैज्ञानिकीकरण में आगे कुछ परिवर्तन हैं तो उसे आम जनता को सूचित करना जारी रखना होगा । बशर्ते कि निर्धारित नये दर टैंप द्वारा सूचित दरों से ज्यादा नहीं होना चाहिए ।

(viii) उचित समझी जाने वाली अवधि की देरी हेतु उपभोक्ता, टेर्मिनल प्रचालक को प्रभार चुकाने की आवश्यकता नहीं है ।

2. घाट किराया प्रभार

2.1 घाट किराये की अनुसूची

क्र.सं.	जलयान	एक घंटा या उसकी एक भाग के लिए प्रति जी आर टी की दर	
		विदेश जाने वाले जलयान (रुपयों में)	तालीय जलयान (रुपयों में)
1.	बाक्साइट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क (सभी प्रकार के कोल एवं कोक को छोड़कर) तथा अयस्क (लोहा अयस्क के अलावा) ले जाने वाले जलयान ।	1.455	0.873

2.2 जलयान अधिक समय रहने के कारण पीनल घाट किराया :

(i) नीचे दिया गया कॉलम संख्या (ii) में बतायी गयी अवधि को पार करके ज्यादा समय तक घाट अधिग्रहण करने वाले जलयानों पर, अधिग्रहीत अधिक समय के लिए घाट किराया प्रभार के अतिरिक्त सामान्य रूप से लागू घाट किराया के बराबर वाले पीनल घाट किराया लगाया जाएगा । बशर्ते कि घाट के लिए डिमांड हो और बी ओ टी प्रचालक या उनके प्राधिकृत अधिकारी द्वारा उत्तराई / शिपमेंट प्रचालन समाप्त होने के 10 घंटे पहले नोटिस दिया हो ।

(ii) कार्गो प्रचालन समाप्त होने के बाद नीचे दी गई अवधि तक जुर्माना के बगैर जलयान को घाट अधिग्रहण करने के लिए अनुमति दी जाती है ।

(क) बार्जेस द्वारा बंकर्स लेने वाले जलयान 08 घंटे

(ख) बार्जे द्वारा पानी लेने वाले जलयान 12 घंटे (जलयान के साथ साथ बार्जे को रखने की समय से)

(ग) पानी लेने वाले जलयान/ बंकर द्वारा 08 घंटे

(घ) सभी अन्य मामलों में 07 घंटे

घाट किराये से संबंधित सामान्य नोट्स :

- (i) घाट किराया लगाने के लिए जलयान घाट अधिग्रहण करने के समय से घाट छोड़ने के समय तक की समय की अवधि गणन किया जाएगा ।
- (ii) (क) जलयान यात्रा करने के लिए तैयारी से संबंधित सिग्नल देने के 4 घंटों के बाद से घाट किराया बंद किया जाएगा ।
- (ख) घाट किराया समाप्त करने के लिए निर्धारित 4 घंटे के समय में अनुकूल ज्वार स्थिति के लिए जहाज का निरीक्षण समय या तूफानी मौसम या रात्रि नौचालन सुविधा नहीं होने आदि का समय शामिल नहीं है ।
- (ग) जलयान का मास्टर / एजेंट अनुकूल ज्वार एवं मौसम की स्थिति में ही यात्रा करने की तैयारी का सिग्नल देंगे ।
- (iii) फाल्स सिग्नल के लिए पीनल बर्थ किराया एक दिन के (24 घंटे) घाट किराये के बराबर है ।

“फाल्स सिग्नल” तब समझा जाएगा जब इंजन तैयार नहीं होने के कारण अन-बर्थिंग के लिए जलयान तैयार होने से पहले ही जलयान की तैयारी का सिग्नल देकर पायलेट के लिए मांग करता या कार्गो का परिचालन समाप्त नहीं होता या इस प्रकार के जलयान से संबंधित कुछ अन्य कारण होते ।

- (iv) टेरिमिलन प्रचालक की तरफ से उपस्कर की अनुपलब्धता / ब्रेक डाउन और विद्युत नहीं होने सहित कोई अन्य कारण से किसी जलयान को लगातार एक घंटा या उस से ज्यादा समय तक घाट पर निरर्थक रहना पड़ा तो उस समय के लिए घाट किराया नहीं लगाया जाएगा ।
- (v) निकासी की प्राथमिकता / प्राथमिकता घाट किराया

निकासी की प्राथमिकता बर्थिंग / बर्थिंग में प्राथमिकता को अनुमोदन देने के लिए दर एवं शर्त इस संबंध में सरकारी निर्देशों एवं विशाखपट्टणम पोर्ट के दरमान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी ।

3. कार्गो संभलाई प्रभार :

वस्तु	यूनिट	दर-रूपर्यों में	
		विदेशी	तटीय
बाक्साईट	प्रति मेट्रिक टन	157.06	94.23
जिप्सम	प्रति मेट्रिक टन	94.23	56.54
अन्य शुष्क बल्क (सभी प्रकार के कोल एवं कोक को छोड़कर)	प्रति मेट्रिक टन	107.08	64.25
अयस्क(लोहा अयस्क को छोड़कर)	प्रति मेट्रिक टन	94.23	56.54

टिप्पणी :

आयात कार्गो के संबंध में जलयान से कार्गो की उत्तराई के साथ साथ मामले के अनुसार भंडारण प्लाईट तक परिवहन, 5 दिन की फ्री अवधि तक स्टैक यार्ड में भंडारण और ट्रक्स / वैगनों में लदान के लिए उपर्युक्त दिए गए संभलाई प्रभार - कांपोजिट प्रभार है । इन कांपोजिट प्रभारों में आवश्यक पड़ने पर वार्फेज एवं श्रमिकों की आपूर्ति, तथा दरमान में विहित रूप से नहीं निर्धारित सभी विविध प्रभार शामिल हैं ।

4. भंडारण प्रभार :

अनुमेय फ्री अवधि के बाद स्टैक यार्ड में भंडारण किये गये कार्गों के लिए भंडारण प्रभार निम्नानुसार है:

(क) फ्री अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रति टन / प्रति दिन)

विवरण	प्रति टन / प्रति दिन के लिए दर
	बाक्साईट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क (सभी प्रकार के कोल एवं कोक को छोड़कर) तथा अयस्क(लोहा अयस्क को छोड़कर)
फ्री अवधि	5 दिन
फ्री अवधि समाप्त होने के पहले 5 दिन	1.71
फ्री अवधि समाप्त होने के 6वीं दिन से 10वीं दिन तक	2.56
10 दिन के बाद	3.14

टिप्पणी :

- (i) फ्री अवधि का गणन करने के लिए सीधाशुल्क द्वारा सूचित छुटियां और टर्मिनल के अकार्य दिवसों को निकाल दिया जाएगा ।
- (ii) आयात कार्गो के लिए फ्री अवधि का गणन जलयान से अंतिम उत्तराई समाप्त करने के अगले दिन से गणन किया जाएगा ।
- (iii) टर्मिनल प्रचालक के अपने कुछ कारणों से उपभोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर भी, कार्गो की सुपुर्दगी / लदान करने के लिए टर्मिनल प्रचालक तैयार नहीं होने से उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार संचित नहीं होंगे ।

5. विविध प्रभार :

विवरण	प्रति टन / प्रति दिन के लिए दर
	बाक्साईट, जिप्सम, अन्य शुष्क बल्क (सभी प्रकार के कोल एवं कोक को छोड़कर) तथा अयस्क(लोहा अयस्क को छोड़कर)
	1.96

सभी विविध सेवाओं के लिए जैसे पर्यावरण एवं प्रबंधन, वार्फ पर कार्गो हटाना, सुरक्षा उपाय हेतु मिश्रित प्रभार रहेंगे ।

6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) तक सामान्य नोट :

मुद्रास्फीति को टैरिफ कैप्स सूचित किए जाएंगे, लेकिन केवल 1 जनवरी 2011 से संबंधित वर्ष के 1 जनवरी के बीच पड़ने वाले होलसेल प्राईस इंडेक्स के 60% भिन्नता तक सीमित किया जाएगा । टैरिफ कैप्स का इस प्रकार का स्वचालित समायोजन प्रति वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित टैरिफ कैप्स संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू होंगे ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION

Mumbai, the 8th August, 2011

F. No. TAMP/16/2011-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for setting upfront tariff for handling bauxite, gypsum, other dry bulk cargo and ores other than iron ore at Visakhapatnam Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified *vide* Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/16/2011-VPT

Visakhapatnam Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 29th day of June, 2011)

This case relates to a proposal filed by Visakhapatnam Port Trust (VPT) under cover of its letter dated 14 March 2011 seeking approval of revised upfront tariff for development of Berth No.WQ-7 in the Inner Harbour with Mechanized Handling Facilities for Handling Dry Bulk Cargo on Design, Built, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis.

2.1. The VPT had earlier filed two separate proposals in November 2010 for fixation of upfront tariff for handling Alumina, BF Slag and Caustic Soda at berth no.WQ-7 and similar cargo group at berth no.WQ-8 in pursuance of guidelines of 2008 for setting upfront tariff for PPP projects at Major Port Trusts. Based on the discussions at the joint hearing held in these cases, the VPT *vide* its letter dated 28 March 2010 filed a revised proposal wherein the fixation of upfront tariff for berth Nos.WQ 7 and WQ 8 were clubbed and upfront tariff was sought for handling Alumina and other Bulk Cargo.

2.2. This Authority had passed an Order on 19 April 2010 fixing upfront tariff for handling of Alumina and other bulk cargo at VPT. The Order was notified in the Gazette of India on 11 May 2010 *vide* Gazette no.142.

3.1. In this backdrop, the VPT has now filed a reformulated proposal seeking approval of upfront tariff for handling dry bulk cargo at berth no.WQ-7 in the inner harbour with mechanized handling facilities.

3.2. The main submissions made by the VPT for filing its reformulated proposal are as follows:-

- (i). RFP for the two projects at berth Nos.7 and 8 were issued on 8.6.2010. However, no bidder participated in price bid due to reasons of non-availability of adequate quantities of alumina, slow progress in alumina industries coming up within the region for want of various statutory clearances and also due to the bidders own apprehensions and considerations.
- (ii). It is also learnt that there appears to be change in Government Policy with regard to handling of alumina requiring mobilization of additional infrastructure like smelter etc. calling for extra time and cost.
- (iii). There was no response even to the second RFP issued on 8.11.2010.
- (iv). In view of non-responsiveness from the bidders two times, the Ministry has directed the VPT to re-formulate the proposals duly changing the cargo profile and equipment.
- (v). In this backdrop, the VPT has submitted a reformulated proposal for fixation of upfront tariff for handling import dry bulk cargoes viz. Bauxite, Gypsum, Ores (other than Iron ore) and other dry bulk cargo with mechanical handling facilities at WQ-7 berth at inner harbour.

3.3. The VPT has stated that it has revisited its earlier proposal and modified the cargo profile, equipment and capital cost in the reformulated proposal. The highlights of the reformulated proposal vis-à-vis the parameters adopted while passing the Order on 19 April 2010 are given hereunder:

(i). Optimal Capacity:

Optimal capacity is assessed at 4.60 MTPA in the reformulated proposal as against 5.66 MTPA approved earlier. The comparative position is given below:

As assessed in Tariff Order dated 19 April 2010		As per the reformulated proposal dated 14 March 2011	
Optimal Capacity		Optimal Capacity	
(a). Share of capacity of different cargo items:		(a). Share of capacity of different cargo items:	
- % share of Alumina	50%	% share of bauxite	47%
- % share of other bulk cargo	50%	% share Gypsum	30%
		% share of Other Dry Bulk	16%
		% share of Ores (other than iron ore)	7%
(b). Ship day Output (in tonnes per day):		(b). Ship day Output (in tonnes per day):	
- Vessels carrying Alumina	31700	- Handling rate of vessels carrying Bauxite, Gypsum, other dry bulk and ores other than iron ore	18000
- Vessels carrying other bulk cargo	12600		
(c). Optimal capacity of the terminal in million tonnes/ annum	5.66	(c). Optimal capacity of the terminal in million tonnes/ annum	4.60

(ii). Capital Cost:

Revised Capital cost is estimated at ₹ 229.54 crores as against ₹ 242.15 crores assessed in tariff Order. The comparative position is given below:

As assessed in Tariff Order dated 19 April 2010		As per the reformulated proposal dated 14 March 2011	
Particulars	₹ in lakhs	Particulars	₹ in lakhs
Capital Cost		Capital Cost	
(A). Cargo Handling Activity:		(A). Cargo Handling Activity:	
(i). Civil Cost:		(i). Civil Works:	
(a). Alumina		- Berth Apron and Approach	44.18
- Silo Farm (3 nos.)	2719.10	- Storage yards, Building, Sewerage and ground improvement	648.29
- Transfer Houses (6 nos.)	453.18	- Dismantling of existing structures and reconstruction of compound	78.97
- Railway track for unloading system	135.95	- Railway tracks	115.56
- Wagon unloading system	713.76	- Transfer houses	186.01
- Other civil assets such as berth apron, approach, storage yard, Building, ground improvement, sewerage, water supply (50% allocated to Alumina)	373.57	- Drive houses	207.78
		- Conveyor gallery and supports	1691.10
		- Stacker tracks	1010.27
		- Water supply	27.30
Total (a)	4395.56		

As assessed in Tariff Order dated 19 April 2010		As per the reformulated proposal dated 14 March 2011	
Particulars	₹ in lakhs	Particulars	₹ in lakhs
(b). Other bulk cargo			
- Berth apron and approach (50%)	22.09		
- Storage yard, building, water supply and sewerage (50%)	27.58		
- Dismantling of existing structures and reconstruction of compound wall (50%)	28.40		
- Ground improvement (50%)	295.50		
Total (b)	373.56		
Total Civil Cost (i)	4769.12	Total (i)	4009.46
(ii). Equipment Cost:		(ii). Mechanical & Electrical Works:	
(a). Alumina		- 2 nos. 60 T Harbour Mobile Crane	5605.43
- Ship loader (1 no.)	3217.60	- 2 nos. Mobile Hoppers (as per GCB)	118.96
- Conveyors	3115.64	- Conveyor system (as per WQ1 project)	2707.61
- Wagon unloading system	2698.71	- Stacker 1500 TPH (1 No.)	2447.20
- Power and lighting including area illumination (50%)	114.56	- Front end loaders/dozers (3 Nos. - WQ1 project)	135.95
Total	9146.51	- Electrical works	275.84
(b). Other bulk cargo			
- Harbour Mobile Crane (60 tonnes - 1 no.)	2802.71		
- Front end loader/ dozers (4 nos. by VPT) [in our analysis considered 3 nos.]	101.97		
- Power and lighting including area illumination (50%)	114.57		
Total	3019.25		
Total Equipment cost (ii)	12165.76	Total (ii)	11290.99
(iii). Miscellaneous:		(iii). Miscellaneous:	
- 5% on Civil and Equipment cost for Alumina	846.74	- 5% on Civil and Equipment cost	765.02
Total Capital Cost for Handling Activity	17781.62	Total Capital Cost for Handling Activity	16065.47
(B). Berth Hire Activity:		(B). Berth Hire Activity:	
- Construction of berth including berth fixtures	5098.88	- Construction of berth	4632.28
- Cost of dredging	1335.15	- Dredging cost	1561.82
		- Slope protection	694.60
Total capital cost for berth hire activity	6434.03	Total capital cost for berth hire activity	6888.70
Total Capital Cost	24215.65	Total Capital Cost	22954.17

The VPT has stated that the capital cost in the reformulated proposed is estimated based on the rates prevailing in February 2011.

(iii). Operating Cost:

(a). Power cost is estimated assuming the consumption at 0.70 unit per tonne (50% of consumption norm prescribed for iron ore / coal terminal at 1.4 unit per tonne) in view of deployment of 2 nos. harbour mobiles cranes and 3 nos. loaders / dozers which are fuel driven as against 2 nos. Ship unloaders, 2 reclaimers, 1 no. each of wagon loader / truck loader prescribed for coal unloading terminal operated by electricity for which consumption was considered at 1.4 units per tonne.

(b). Fuel consumption in respect of Harbour mobile cranes and front end loader /dozers is considered in line with the upfront tariff approved by TAMP earlier for WQ-7 & WQ-8 berths.

(c). Repairs and maintenance cost, insurance, depreciation and other expenses have been considered as per norms prescribed in Upfront tariff guidelines for multipurpose cargo berth.

(d). Depreciation is worked out based on the straight line method and as per the norms described in Companies Act on triple shift basis.

(e). License fee is reportedly worked out based on rates approved by TAMP for Zone IX-A for the quinquennium year 2003-08 with suitable escalation in the unit rate as per Government guidelines.

(f). The operating cost estimated by VPT in the reformulated proposal is ₹ 3616.05 lakhs for the cargo handling activity and ₹ 367.86 lakhs for the berth hire activity in the reformulated proposal.

(iv). The return on capital employed is considered at 16%.

(v). (a). The estimated revenue requirement as per the reformulated proposal vis-à-vis the revenue requirement estimated in the Order is given below:

As assessed in Tariff Order dated 19 April 2010		As per the reformulated proposal dated 14 March 2011	
A. Revenue Requirement for handling activity		A. Revenue Requirement for handling activity	
(i). For Alumina			
(a). Total Operating Cost	2858.06	(i). Total Operating Cost	3616.05
(b). ROCE @ 16%	2275.07	(ii). ROCE @ 16%	2570.47
Total	5133.13		
(ii). For Other Bulk Cargo			
(a). Total Operating Cost	866.32		
(b). ROCE @ 16%	569.99		
Total	1436.31		
(iii). Total Revenue Requirement from cargo handling activity	6569.44	Total Revenue Requirement for handling activity	6186.52
B. Revenue Requirement for berthing services		B. Revenue Requirement for berthing services	
(a). Total Operating Cost	1343.58	(a). Total Operating Cost	367.86
(b). ROCE @ 16%	1029.44	(b). ROCE @ 16%	1102.19
(c). Total Revenue Requirement from Berthing services	1373.02	(c). Total Revenue Requirement from Berthing services	1470.05

(b). Of the total estimated revenue requirement from cargo handling activity, 96% is apportioned to derive handling rate, and 2% each to derive the storage charge and miscellaneous charge.

(vi). The rates approved in the Order dated 19 April 2010 and the rates proposed by VPT in the reformulated proposal are given below:

(a). Berth hire:

(Rate per GRT per hour or part thereof)		
Rate approved in Tariff Order dated 19 April 2010 (Foreign-going vessel – In ₹)		Rate proposed by VPT in reformulated proposal dated 14 March 2011
Foreign-going vessel (in ₹)	Coastal vessel (in ₹)	
0.74	1.16	0.696

(b). Cargo handling charges:

(Rate per metric tonne)		
Rate approved in Tariff Order dated 19 April 2010 (Foreign-going vessel – In ₹)		Rate proposed by VPT in reformulated proposal dated 14 March 2011
Commodity	Foreign	Commodity
Alumina	121.68	Bauxite, Gypsums, Other Dry bulk (excluding all types of coal & coke) and ores (other than iron ore)
Other Dry bulk	89.23	129.14 77.48

(c). Storage charges:

- Free period: 5 days
- The port has assumed dwell time of cargo to be 10 days. Considering 5 days free period and 2.7 days of stay of vessel at berth, it has considered the cargo will attract storage charge for 2.3 days and in terms of percentage 23% of the optimal capacity. Accordingly, to meet estimated annual revenue requirement of ₹ 123.73 lakhs from storage charge over 10.58 lakh tonnes of cargo capacity (i.e. 23% of optimal capacity), the rate for the first slab of 5 days is arrived at ₹ 2.34 per tonne per day. The rate for the subsequent slab is proposed 1.5 times and 2 times the rate for first slab.
- Storage charge beyond the free period is proposed as follows:

(Rate in ₹ per tonne per day or part thereof)			
Commodity	Rate for first 5 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6 th day to 10 th day for the balance cargo	Rate for 11 th day onwards for the balance cargo
Bauxite, Gypsums, Other Dry bulk (excluding all types of coal & coke) and ores (other than iron ore)	2.34	3.51	4.68

(In the Order dated 19 April 2010, separate storage charge was approved for Alumina at ₹ 2.11 per tonne per day and ₹ 1.78 per tonne per day for other dry bulk cargo for the first slab.)

(d). Miscellaneous charges for environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc. – ₹ 2.70 per tonne per day (₹ 2.55 per tonne for Alumina and ₹ 1.78 per tonne for other dry bulk cargo approved in the Order dated 19 April 2010.)

3.4. Subsequently, the VPT vide its letter dated 19 March 2011 has furnished a copy of the Feasibility Report and the list of applicants/ prospective bidders to be consulted on the subject proposal.

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal of the VPT dated 14 March 2011 was circulated to the concerned users/ user organisations and applicants/ prospective bidders (as forwarded by VPT) seeking their comments. None of the users/ user organisations have furnished their comments. We have received comments from only one prospective bidder viz. IVRCL Limited. The comments received from the IVRCL Limited was forwarded to the VPT as feedback information. The VPT has furnished its remarks on the comments of IVRCL Limited.

5.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested to furnish additional information/ clarifications on a few points vide our letter dated 4 May 2011. The VPT vide its letter dated 7 May 2011 has responded to the queries raised by us and has also furnished revised upfront tariff calculation. It has furnished further clarifications vide letter dated 10 June 2011. A summary of the queries raised by us and response of VPT are summarized and tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response from VPT																																																											
(i).	<p>Optimal Capacity</p> <p>(a). The basis of assuming share of bauxite, gypsum, other bulk cargo, ores other than iron ore at 47%, 30%, 16% and 7% respectively may be explained.</p> <p>(b). The actual cargo handled by VPT in the last two years i.e. 2009-10 and 2010-11 and the estimated traffic in future as per the Business Plan of the Port in respect of each of the above mentioned cargo items may be furnished.</p>	<p>The import cargo handled for the years 2009-10 and 2010-11 in respect of cargoes envisaged in the subject proposal are furnished below:</p> <p>(in lakh tonnes)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Cargo</th> <th colspan="2">2009-10</th> <th colspan="2">2010-11</th> </tr> <tr> <th>Traffic</th> <th>%</th> <th>Traffic</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bauxite</td> <td>6.84</td> <td>29.50%</td> <td>3.23</td> <td>11.04%</td> </tr> <tr> <td>Gypsum</td> <td>10.90</td> <td>47%</td> <td>10.98</td> <td>37.54%</td> </tr> <tr> <td>Ores (other than iron ore)</td> <td>2.61</td> <td>10.82%</td> <td>8.17</td> <td>27.83%</td> </tr> <tr> <td>Other Dry Bulk</td> <td>4.94</td> <td>21.30%</td> <td>6.87</td> <td>23.49%</td> </tr> <tr> <td>- Lime Stone</td> <td>4.12</td> <td></td> <td>4.94</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Bentonite</td> <td>0.23</td> <td></td> <td>0.62</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Thermal Coal (import)</td> <td>0.59</td> <td></td> <td>--</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Iron scrap</td> <td>--</td> <td></td> <td>0.66</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Cement Clinker</td> <td>--</td> <td></td> <td>0.65</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>23.19</td> <td></td> <td>29.26</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>For assessing traffic projections for the above cargoes, the estimated traffic as per Business Plan has not been considered due to the following reasons:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Specific projections for bauxite and gypsum were not indicated in business plan which are ➤ The overall projections are based on pessimistic scenario and does not take into cognisance the requirements of the prospective industries coming up in and around the hinterland considering the latest developments. ➤ VPT's projections are assessed keeping in view the present traffic trend, developments in the hinterland and user requirement etc. ➤ The dry bulk projections as per Maritime Agenda-2010-2020 (excluding iron ore, coal and fertilizers) is estimated at 8.40 million tonnes by 2014-15 and 10.70 million tonnes by 2020 on which the following projections are based: 	Cargo	2009-10		2010-11		Traffic	%	Traffic	%	Bauxite	6.84	29.50%	3.23	11.04%	Gypsum	10.90	47%	10.98	37.54%	Ores (other than iron ore)	2.61	10.82%	8.17	27.83%	Other Dry Bulk	4.94	21.30%	6.87	23.49%	- Lime Stone	4.12		4.94		- Bentonite	0.23		0.62		- Thermal Coal (import)	0.59		--		- Iron scrap	--		0.66		- Cement Clinker	--		0.65		Total	23.19		29.26	
Cargo	2009-10			2010-11																																																									
	Traffic	%	Traffic	%																																																									
Bauxite	6.84	29.50%	3.23	11.04%																																																									
Gypsum	10.90	47%	10.98	37.54%																																																									
Ores (other than iron ore)	2.61	10.82%	8.17	27.83%																																																									
Other Dry Bulk	4.94	21.30%	6.87	23.49%																																																									
- Lime Stone	4.12		4.94																																																										
- Bentonite	0.23		0.62																																																										
- Thermal Coal (import)	0.59		--																																																										
- Iron scrap	--		0.66																																																										
- Cement Clinker	--		0.65																																																										
Total	23.19		29.26																																																										

Bauxite:

- Vedanta Alumina is importing bauxite through Port of Visakhapatnam. 2 MT is projected keeping in view the requirement of bauxite for expansion plans and Greenfield plans of alumina industries in and around hinterland of Visakhapatnam

Gypsum:

- Presently, VPT is handling more than 1 MT of Gypsum. The hinterland of Visakhapatnam is witnessing huge investment in cement sector with top cement companies setting up about five cement units. As such, 1.3 MT is projected

Ores (other than iron ore) and Other dry bulk:

- As per the increasing trend, a projection of 0.30 MT and 0.70 MT is envisaged as against the present handling of 0.25 MT and 0.50 MT respectively:

Summarising the above, the following is the traffic projection and percentage share of cargo:

Cargo	2014-15	% share of cargo
Bauxite	2.00	47
Gypsum	1.30	30
Other dry bulk (excluding all types of coal, coke & fertilizers)	0.70	16
Ores (other than iron ore)	0.30	7
Total	4.30	100

(c). Ship day output:

(i). In the upfront tariff fixation fixed earlier vide tariff order nos.TAMP/51/2009-VPT and TAMP/52/2009-VPT both dated 19 April 2010, the handling rate for other dry bulk cargo covering Gypsum, Caustic Soda and other dry bulk cargo was assumed by VPT at 12600 tonnes per day per HMC of 60 tonnes capacity. This was also supported by technical feasibility report furnished by the port under cover of its letter dated 25 March 2010. In this context, the reason for scaling down the handling rate for the same capacity of HMC (60 tonnes) for the handling similar commodities at 9000 tonnes per day per crane need to be justified and substantiated with technical specifications.

(ii). The basis of considering the number of cycles of HMC at 18 per hour as against 25 cycles per hour assumed by the VPT in the earlier proposal may be justified recognising that all the other parameters assumed by the VPT are at the same level as assumed in the earlier proposal.

(iii). The average actual handling rate for Bauxite, Gypsum, other dry bulk cargo and ores other than iron ore handled by

- For earlier WQ-7 and WQ-8 proposals, the cargoes envisaged were Alumina (with fully mechanized facility), BF Slag and gypsum. These berths were envisaged mainly to handle Alumina.
- In order to have optimum utilization of berth, dry bulk cargoes viz. Gypsum and BF Slag were also proposed for handling with Harbour mobile cranes for which 25 cycles per hour with an output rate of 12,600 TPD has been considered.
- The cargoes proposed in the present proposal are heterogeneous with a mix of slow/ fast moving cargoes. Hence 18 cycles per hour is considered resulting in 9000 TPD per crane. However, other parameters are in line with earlier order.

The average handling rates achieved by HMCs in Port during last two years for Bauxite, Gypsum, other dry bulk and ores (other than iron ore) are furnished hereunder:

(in tonnes)

Cargo	2009-10	2010-11
Other dry bulk (excluding all types of coal, coke & fertilizers)	9,767 (import thermal coal)	--

Presently gypsum, bauxite and ores are being handled at non-crane berths with an average output ranging between 5000 TPD and 9000 TPD during last two years.

	<p>HMCs achieved in the port or by the terminal operators Vizag Seaport Private Limited (VSPL) during the last two years 2009-10 and 2010-11 may be furnished.</p> <p>The handling rate achieved by terminal operator (M/s. VSPL) with HMCs in respect of gypsum, other dry bulk and ores (other than iron ore) is furnished below: (in tonnes)</p> <table border="1" data-bbox="668 223 1249 427"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Cargo</th><th colspan="2">2009-10</th><th colspan="2">2010-11</th></tr> <tr> <th>EQ-4</th><th>EQ-5</th><th>EQ-4</th><th>EQ-5</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gypsum</td><td>13,019</td><td>12,638</td><td>13,786</td><td>14,682</td></tr> <tr> <td>Other dry bulk (excluding all types of coal, coke & fertilizers)</td><td>—</td><td>7,481 (limestone)</td><td>—</td><td>3,956 (iron scrap)</td></tr> <tr> <td>Ores (other than iron ore)</td><td>8,319 (manganese ore)</td><td>8,439 (manganese ore)</td><td>7,885 (manganese ore)</td><td>10,457 (manganese ore)</td></tr> </tbody> </table> <p>Keeping in view the higher productivity to be achieved by concessionaire, considering 18,000 TPD is reasonable.</p>	Cargo	2009-10		2010-11		EQ-4	EQ-5	EQ-4	EQ-5	Gypsum	13,019	12,638	13,786	14,682	Other dry bulk (excluding all types of coal, coke & fertilizers)	—	7,481 (limestone)	—	3,956 (iron scrap)	Ores (other than iron ore)	8,319 (manganese ore)	8,439 (manganese ore)	7,885 (manganese ore)	10,457 (manganese ore)
Cargo	2009-10		2010-11																						
	EQ-4	EQ-5	EQ-4	EQ-5																					
Gypsum	13,019	12,638	13,786	14,682																					
Other dry bulk (excluding all types of coal, coke & fertilizers)	—	7,481 (limestone)	—	3,956 (iron scrap)																					
Ores (other than iron ore)	8,319 (manganese ore)	8,439 (manganese ore)	7,885 (manganese ore)	10,457 (manganese ore)																					
(ii). Capital Cost Estimation:	<p>(a). The upfront tariff guidelines for multipurpose berth stipulate list of equipment such as fork lift trucks, pay loaders etc. which are not considered by the VPT in the capital cost estimation. The VPT has considered two mobile hoppers, one stacker (1500 TPH) which are not included in the normative list of equipment. The reasons for deviation proposed from the norms prescribed in the guidelines may be explained.</p> <ul style="list-style-type: none"> The upfront tariff guidelines 2008 do not prescribe any exclusive norm for mechanized handling for multi purpose terminal. The present proposal envisages transfer of cargo through mechanized means from ship to stack yard for which mobile hoppers integrated with conveyor system to transfer the cargo to stack yard and a stacker to stack the cargo. In the absence of specific guidelines, equipment such as mobile hoppers, conveyor system, stacker etc. have been considered as per the guidelines prescribed for coal terminal. In view of the above, equipment is considered as per guidelines prescribed for coal terminal which is compatible to the present proposal. The VPT vide letter dated 10 June 2011 has clarified that the cost of railway track is considered for accommodating full rake for the cargo to be evacuated from stacking area through rail and is in line with TAMP guidelines for multipurpose terminal. With regard to deployment of 1 (one) stacker in the present proposal as against two stackers, it is submitted that 2 (two) nos. stackers are considered for 2 (two) nos. ship unloaders for coal/ iron ore terminal where output rates are ranging upto 50000 TPD. For output rate of 18000 TPD for the present proposal, 1 (one) stacker of 1500 TPD is considered sufficient. 																								
(b). The estimates of capital cost of various mechanical equipment show reference of earlier PPP projects approved by TAMP, however, the estimates considered by the VPT for most of the items do not match with the capital cost for these items estimated in PPP projects referred therein. The basis of arriving at the capital cost for each of the items may be explained with workings and substantiated with documentary evidence.	<p>2 nos. Hoppers: In accordance with the cost considered for approved GCB with 5% escalation.</p> <p>Front-end loaders: In line with approved WQ-1 proposal.</p> <p>Conveyor: Proportionate length cost approved as per WQ-1 project. Cost of conveyor of 1600 mm (width) for 1.635 kms. for WQ-1 is 22.13 crores while the present proposal is for 2 kms.</p>																								
(c). Though VPT has furnished rate analysis pertaining to the earlier PPP Projects (to justify its capital cost estimates), no correlation can be drawn with capital cost considered in the upfront tariff calculation. Please furnish copies of relevant supporting documents/	<p>The relevant supporting documents / calculation / rate analysis / budgetary quotations market rates justifying the estimates for the subject proposal are furnished. (The VPT has again forwarded the Feasibility Report in support of the capital cost estimates.)</p>																								

	calculation/ rate analysis/ budgetary quotations, market rates to justify the estimates and correlate the same with the capital cost estimated for civil and equipment in the subject proposal.	
	(d). The unit cost of dredging considered at ₹ 300 per cubic metre to estimate the capital dredging cost of ₹ 15.16 crores may be validated with documentary proof. The quantum of silt proposed to be dredged may also be indicated.	The documentary proof for the unit cost of dredging is furnished. The quantum of dredging works out to about 4,59,510 M ³ (The documentary proof to support the unit cost of dredging is not found attached.)
	(e). The capital cost estimated by VPT includes cost of conveyor system and conveyor gallery to tune of ₹ 41.38 crores, which is considered for deriving the upfront handling rate and proposed uniformly for all dry bulk commodities. In this regard please confirm that all the cargo items viz. bauxite, gypsum and other dry bulk and ores other than iron ore will avail the service of conveyor system and same is technically feasible.	Technically feasible.
	(f). The capital cost relating to berth include ₹ 6.95 crores towards slope protection which is not as per the normative list of estimating the capital cost of berth. The nature of the proposed capital expenditure may be indicated and the necessity of the proposed work may be explained.	In order to provide required depth in front of the berth for berthing the ships protection, soil at the Northern end shall be retained for which berthing structure is to be continued for slope protection, which shall form part of the berthing structure.
(iii).	Operating Cost:	
	(a). The guidelines for multipurpose cargo berth prescribe power consumption of 100 units / hour / level luffing crane. The VPT has however proposed to deploy 2 HMCs. Fuel cost is already considered in the upfront tariff calculation with reference to 2 HMC as well as 3 front end loaders. In this context, the basis of estimating the power cost assuming power consumption at 0.70 units / tonnes which is not found as per the norms prescribed in the guidelines need to be justified.	Upfront tariff guidelines 2008 do not prescribe any exclusive norm for mechanized handling for multi purpose terminal. As such, in the absence of specific guidelines, equipment such as mobile hoppers, conveyor system, stacker etc. which are power driven have been considered as per the guidelines prescribed for coal/iron ore terminal. Power cost for coal/ iron ore terminal is 1.4 Unit / T for fully integrated mechanized system. Since, only conveyor system including hoppers & Stackers is envisaged with electric power driven, 50% of 1.4 unit / T is considered.
	(b). Fuel consumption norms prescribed in the guidelines for front end loader are with reference to the capacity of the equipment. Indicate the capacity of the three front end loader proposed for the multipurpose cargo terminal.	350 – 400 HP 4.8 cu.m – 6.1 cu.m
	(c). The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for lands is to be estimated based on the rate prescribed in the SOR of Major Port Trusts. The lease new for Zone-IXA which is proposed to be allotted by the VPT is ₹ 78.00 per sq. yard per annum for the quinquennium 2003-08 as per the order no. TAMP/41/2005-VPT approved by the Authority on 22 April 2008. The lease rent approved by the Authority is subject to annual escalation	The existing lease rentals with 2% escalation on the TAMP's approved lease rentals for the quinquennium 2003-2008 has been considered as detailed below:

Year	Rate per sq. yard
2003-04	78.00
2004-05	79.56
2005-06	81.15
2006-07	82.77
2007-08	84.43
2008-09	83.12
2009-10	87.84
2010-11	89.60

	<p>prescribed in the Schedule of the Rates. The reasons and the basis of considering the market value of land for the year 2010-11 and 6% thereof for estimating the lease rental is not clear as the lease rental for this zone is already prescribed in the said Order. The VPT has been alerted on various occasions that its lease rentals are due for revision. But the port has not filed any proposal. The reasons why the existing lease rentals with 2% annual escalation may not be considered in the calculations, as was done in other upfront tariff cases of VPT may be explained.</p>																		
(iv).	<p>The concessional rate for entitled coastal cargo / vessel is prescribed at 60% of the rate for normal cargo in respect of berth hire and handling rate in the proposed Scale of Rates. The revenue model considered for arriving at the upfront tariff, however, does not reckon with this factor. Incidentally the VPT had assumed 10% coastal cargo and 90% foreign cargo in its earlier proposal for fixation of upfront tariff for dry bulk cargo at VPT. The port may, therefore, examine the ratio of foreign and coastal cargo, if any, expected to be handled at the cargo terminal for arriving at the handling rate and berth hire to ensure that the estimated revenue requirement can be achieved by the BOT operator at the proposed tariff level. The ratio of foreign and coastal cargo considered in the calculation of upfront tariff may be furnished explaining the basis of the ratio adopted.</p>																		
(v).	<p>(a). The number of free days prescribed in the guidelines is 5 days for import cargo and 15 days for export. As against the above position, the port has in the proposal proposed a uniform free period of 5 days for both import and export cargo. Specific reasons for deviations from the guidelines may be explained.</p>																		
	<p>(b). The actual average dwell time of import / export dry bulk cargo at VPT in the last two years may be furnished with reference to the cargo proposed to be handled at the terminal.</p>																		
(vi).	<p>Berth hire calculation : In the berth hire calculation, the VPT has assumed parcel size of vessels at 30000 GRT and 50000 GRT. However the handling rate for both the vessel size are assumed at the same level. The handling rate for a higher capacity vessel is higher as per the handling rates prescribed in the guidelines for dry bulk cargo. The VPT may review the handling rate assumed in the berth hire calculation and optimal capacity.</p>																		
	<p>This works out to ₹ 107.17 per sq. m (₹ 89.60 per sq. yard x 1.196 (conversion) = ₹ 107.17 per sq. mtr.) Hence no deviation.</p>																		
	<p>The proposal has been modified keeping in view TAMP's observations and the revised proposal is enclosed. The basis for arriving foreign/ coastal ratio is as per traffic handled for the last two years i.e. 2008-09 and 2009-10 which is as follows:</p> <table border="1" data-bbox="650 685 1268 859"> <thead> <tr> <th>Cargo</th> <th>Foreign</th> <th>Coastal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bauxite</td> <td>—</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Gypsum</td> <td>100%</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>Other dry bulk (other than coal, coke & finished fertilizers)</td> <td>70%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>Ores (other than iron ore)</td> <td>100%</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>Overall considered for berth hire</td> <td>48%</td> <td>52%</td> </tr> </tbody> </table>	Cargo	Foreign	Coastal	Bauxite	—	100%	Gypsum	100%	—	Other dry bulk (other than coal, coke & finished fertilizers)	70%	30%	Ores (other than iron ore)	100%	—	Overall considered for berth hire	48%	52%
Cargo	Foreign	Coastal																	
Bauxite	—	100%																	
Gypsum	100%	—																	
Other dry bulk (other than coal, coke & finished fertilizers)	70%	30%																	
Ores (other than iron ore)	100%	—																	
Overall considered for berth hire	48%	52%																	
	<p>As per TAMP guidelines for import cargo, a free period of 5 days has been considered, since the cargo items envisaged in the proposal are import cargo.</p>																		
	<p>The dwell time of the proposed cargoes is varying between 5 and 15 days depending upon the evacuation/logistic availability. Hence, an average of 10 days is considered.</p>																		
	<p>10000 TPD considered is as per guidelines prescribed for multi purpose terminal for coal, limestone, minerals etc. irrespective of vessel size as per Table-I of Annexure-V. As the proposed cargoes fall under this category, a single handling rate is considered. Also, due to deployment of HMCs with mechanized cargo transfer system, a higher output rate of 18000 TPD has been considered.</p>																		

5.2. While furnishing its reply, the VPT has furnished revised calculation wherein it has made the following main modifications:

- (i). Earlier, the VPT had proposed the use of 3 nos. of loaders. In the revised proposal, the VPT has proposed the use of 4 nos. of loaders. However, the VPT has not effected any change in the capital cost estimates of 4 nos. of loaders which is maintained at ₹ 135.95 lakhs. Consequent to increase in the number of front end loaders, the operating cost estimate on account of fuel is increased. The VPT has subsequently vide letter dated 10 June 2011 confirmed that cost of 4 nos. of front end loaders is correctly considered in the latest proposal vide its letter dated 9 May 2011.
- (ii). The revised annual revenue requirement estimated by the VPT is given hereunder:

₹ in lakhs)		
A.	For Handling Activity:	
(i).	Operating cost	3645.26
(ii).	ROCE @ 16%	2570.48
	Total	6215.74
B.	For Berth Hire (as in the original proposal):	
(i).	Operating cost	367.86
(ii).	ROCE @ 16%	1102.19
	Total	1407.05

- (iii). In the original proposal, uniform handling charge was proposed for all the cargo items by dividing the estimated annual revenue requirement from handling activity over the optimal capacity assessed for the terminal. However, with reference to our query seeking the details of the share of foreign and coastal cargo, the VPT has adjusted handling charge by taking into account the foreign and coastal cargo for each cargo items. Gypsum and other ores are assumed to be 100% foreign cargo, Bauxite is assumed to be 100% coastal cargo, and as regards other dry bulk it has assumed 70% to be foreign and 30% coastal cargo. For arriving at the berth hire charges, it has considered overall foreign/ coastal cargo share of 48% and 52% respectively.
- (iv). In view of the above modifications in the parameters, the rates proposed earlier by VPT have been revised. A comparison of the rates proposed by VPT in its original proposal of March 2011 and the rates proposed by VPT now in its revised proposal of 7 May 2011 are given below:

(a). Berth hire

(Rate per GRT per hour or part thereof)

Rate proposed by VPT in its proposal of March 2011		Rate proposed by VPT in its revised proposal of May 2011	
Foreign-going vessel (in ₹)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in ₹)	Coastal vessel (in ₹)
1.16	0.696	1.46	0.876

(b). Cargo handling charges:

(Rate per metric tonne)

Commodity	Rate proposed by VPT in its proposal of March 2011		Rate proposed by VPT in its revised proposal of May 2011	
	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
Bauxite	129.14	77.48	216.30	129.78
Gypsum	129.14	77.48	129.72	77.83
Other Dry bulk (excluding all types of coal & coke)	129.14	77.48	147.34	88.40
Ores (other than iron ore)	129.14	77.48	129.72	77.83

(c). Storage charges:

(Rate in ₹ per tonne per day or part thereof)

Description	Rate proposed by VPT in its proposal of March 2011	Rate proposed by VPT in its revised proposal of May 2011
Free days	5 days	5 days
1 st to 5 th day after expiry of free period	2.34	2.35
6 th to 10 th day after expiry of free period	3.51	3.53
Beyond 10 th day	4.68	4.70

(d). Miscellaneous charges:

Description	Rate proposed by VPT in its proposal of March 2011	Rate proposed by VPT in its revised proposal of May 2011
Miscellaneous charges	2.70	2.70

6.1. A joint hearing in this case was held on 11 May 2011 at the Visakhapatnam Port Trust (VPT) premises. The VPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

6.2. At the joint hearing, certain observations on the proposal was conveyed and the port was asked to clarify the same. The VPT was also requested to rework its proposal and furnish a revised proposal by 26 May 2011 and circulate its revised proposal to the concerned users / bidders advising them to furnish their comments within one week to TAMP and VPT.

6.3. The VPT under cover of its letter dated 20 May 2011 has furnished the requisite information / clarifications along with a copy of the Techno Feasibility Report of May 2011. The points raised at the joint hearing and the response of VPT are summarised below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response from VPT
(i).	VPT has in the recent past filed a number of proposals for development handling facilities for different commodities under PPP mode. In this backdrop, the VPT is requested to examine whether the commodities proposed to be handled as per the proposal under consideration cannot be accommodated in any of the existing facilities or the facilities already proposed for development under PPP mode.	<p>(a). The berth WQ-7 for which the proposal for fixation of upfront tariff for import of dry bulk cargoes viz. Bauxite, Gypsum, other dry bulk (excluding coal, coke and finished fertilizers) and ores (other than iron ore) are envisaged is not a new berth. The berth was made operational in the year 2004 and was decommissioned on 23.2.2007 due to distress caused and it was not feasible to carry out cargo handling operations. When the Ministry was approached for approval for special repairs to the berth, Ministry advised to develop the berth on PPP mode (DBFOT basis). Therefore, the idea of trying to adjust cargoes for other berths may not be appropriate.</p> <p>(b). In view of long term directions issued by Andhra Pradesh Pollution Control Board (APPCB), VPT shall phase out conventional handling of bulk cargo to adopt best practices for improving the environment by providing integrated mechanized handling facilities, hence the present proposal for development of berth with mechanized facilities for handling of various dry bulk cargoes is considered.</p> <p>(c). Apart from above, the VPT has made further submissions in support of its claim that the cargo proposed to be handled at WQ-7 cannot be accommodated at any other existing facility or facility proposed under PPP mode which is brought out under para 6.4. below.</p>

(ii).	<p>It is observed that the proposal has been formulated with an objective of catering to the traffic projections and not based on the capacities of the facilities to be created. Even, the traffic projections considered are short term. The port is requested to assess the capacity as per the guidelines which cannot be restricted only by the current traffic availability. If it becomes absolutely necessary to consider the traffic projections, then the port may take into account the long term projections and more importantly the projections considered in the Maritime Agenda.</p>	<p>The traffic projections as per Maritime Agenda for other cargo (excluding iron ore, coal, fertilizers, POL and containers) is 12.39 MT of which the projection of other dry bulk cargo is 8.40 MT by 2014-15.</p> <p>(a). 8.40 MT includes the existing traffic of gypsum and manganese ore being handled by M/s VSPL (1.5 MT) and CP coke and LAM coke (1.1 MT) are proposed to be handled at already awarded WQ-6 berth and other exports of 1.5 MT.</p> <p>(b). Remaining projection will be on account of proposed cargoes like bauxite, gypsum, import ores and other dry bulk. As per Maritime Agenda, these projections by 2019-20 will be 4.70 MT resulting in optimum utilization of the proposed berth. Hence, enhancing the capacity will lead to underutilization of the berth thereby operator may not realize revenue requirement. It naturally results in offering less revenue share to the Port in the bid and bidders may not participate if it is not viable. The details of traffic projections for other dry bulk cargoes as per Maritime Agenda-2010-20 are enclosed.</p>												
(iii).	<p>At some of the existing facilities of VPT, 100 tonnes Mobile Harbour Crane is already in operation. The reasons for considering deployment of only 60 tonnes Mobile Harbour Crane is, therefore, not clear. The VPT is requested to have a re-look at its proposal with the operation of deploying higher capacity Mobile Harbour Crane, as agreed at the joint hearing.</p>	<p>The proposal has been examined and it is considered that 2 nos. 60 T HMCs with mechanized handling facilities can create a capacity of 4.60 MT which can meet the projection of aforesaid cargoes by 2019-20 as explained below:</p> <table> <tbody> <tr> <td>Designed capacity of HMC</td> <td>: 60 T</td> </tr> <tr> <td>Net lifting capacity of</td> <td>: 35 T</td> </tr> <tr> <td>Efficiency factor</td> <td>: 60%</td> </tr> <tr> <td>No. of cycles</td> <td>: 18*</td> </tr> <tr> <td>No. of hours</td> <td>: 24 hrs.</td> </tr> <tr> <td>No. of HMCs</td> <td>: 2 nos.</td> </tr> </tbody> </table> <p>$35 \text{ T} \times 18 \text{ cycles} \times 0.60 \times 24 \times 2 \text{ nos.} = 18,144 \text{ or say } 18000 \text{ TPD}$</p> <p>* The cargoes proposed in the present proposal are heterogeneous with a mix of slow/fast moving cargoes. Hence 18 cycles per hour is considered resulting 9000 TPD per crane.</p> <p>$0.7 \times 18,000 \text{ TPD} \times 365 \text{ days} = 45,99,000 \text{ tonnes or say } 4.60 \text{ MTPA}$</p> <p>This capacity for the particular berth is considered sufficient as the inner harbour even after deepening to (-) 16 mtrs. depth, can accommodate Panamax vessels. The share of Handymax vessels in respect of proposed cargoes will be considerably more than the share of Panamax vessels as the cargoes proposed are likely to be moved in small parcels.</p>	Designed capacity of HMC	: 60 T	Net lifting capacity of	: 35 T	Efficiency factor	: 60%	No. of cycles	: 18*	No. of hours	: 24 hrs.	No. of HMCs	: 2 nos.
Designed capacity of HMC	: 60 T													
Net lifting capacity of	: 35 T													
Efficiency factor	: 60%													
No. of cycles	: 18*													
No. of hours	: 24 hrs.													
No. of HMCs	: 2 nos.													
(iv).	<p>Lease rentals considered in the calculation are found to be based on the rates which are relevant for the period 2003-2008. Resetting of lease rentals after 2008 has not taken place as the port has not filed its proposal to this effect duly following the Government guidelines. The VPT is requested to launch such an exercise</p>	<p>As far as lease rentals are concerned, the District Registrar has already notified the basic valuations in respect of VPT lands in different zones for the quinquennium 2008-13 and submitted to the District Collector vide Ir. No. G4/140/2010, dt. 4.12.2010. A copy of which was also forwarded to VPT (copy enclosed for ready reference) and the formal proposal to TAMP for approval is under process.</p>												

	immediately and consider the revised lease rentals for calculation of upfront tariff in the case in reference.	As per the notified rates by DRA, the lease rentals for sqm. is ₹107.17 as furnished hereunder : Basic value of land per acre : ₹ 70,80,920 Rental value per acre @ 6% : ₹ 4,24,855 Rent per Sq. yard : ₹ 87.78 Rent per sqm as on 12/2010. : ₹ 105.07 Rent per sqm. for 2011-12 : ₹ 107.17 Hence, rate adopted towards license fee is in accordance with DRA rates.
--	--	--

6.4. The other submissions made by VPT with reference to the points discussed at the joint hearing are as follows:

(i). At present, there are 14 multi-commodity berths at inner harbour (9 crane berths on EQ side and 5 non-crane berths at WQ side). However, 2 HMCs of 104 T capacity have been provided (on hire basis) at West Quay berths. The inner harbour can accommodate 11 mtrs. draft vessels at present and after completion of the proposed deepening to (-) 14 mtrs. and (-)16 mtrs., vessels of draft 12.5/14 mtrs. respectively can be accommodated at these berths by 2013-14.

The status and utilization of aforesaid 14 multi-commodity berths of inner harbour during the year 2010-11 is furnished hereunder:

Berth East Side	Utilization in 2010-11		% utilization	Status/Remarks
	Norm	Occupancy		
EQ-1 & EQ-2	EQ1: 250 EQ-2: 250	334 310	134 124	- EQ-1 berth and part of EQ-2 berth which are constructed in 1933 have completed 78 years and outlived the economic life of the berth. - EQ-1 berth and part of EQ-2 berth are proposed to be developed as one berth i.e. EQ-1 on DBFOT basis for which concession agreement will be signed in May 2011.
EQ-3 EQ-4	EQ-3: 250 EQ-4: 250	302 329	121 132	EQ-3 berth was constructed in 1933 and hence more than 78 years old. EQ-4 berth was constructed in 1955 and completed its economic life of 50 years. In view of this, there are proposals to revamp these berths enabling to accommodate panamax vessels.
EQ-5 EQ-6	EQ-5: 250 EQ-6: 250	149 186 (These 2 berths were decommissioned for strengthening works during 2010-11 for the break bulk cargoes)	60 74	After allotment of EQ1 and EQ2 berths to BOT operator on BOT basis, the cargoes handled as of now at EQ1 & EQ2 berths have to be accommodated at EQ-5/EQ-6 and at the proposed WQ-7 & WQ-8 berth in future.
EQ-7	250	331	132	This berth is for installation of mechanized handling facilities for handling finished fertilizers under DBFOT was approved by Ministry.
EQ-8 & EQ-9	EQ-8: 250 EQ-9: 250	249 278	100 111	These berths are operated by M/s VSPL on BOT basis.
West Side				
WQ-1 WQ-2	WQ1: 250 WQ2: 250	115 241 (De-commissioned due to strengthening measures)	46 96	WQ-1 berth and part of WQ-2 berth are proposed to be developed on DBFOT basis for handling of iron ore at Inner harbour. TAMP also approved upfront tariff for iron ore.
WQ-3 WQ-4 WQ-5	WQ-3: 250 WQ-4: 250 WQ-5: 250	326 316 317	130 126 127	WQ-3 & WQ-4 were constructed in 1965. Deepening of inner harbour has been taken up to accommodate 14 mtrs. draft vessels. In view of the deepening, there is a requirement of strengthening these berths to accommodate 12.5 mtrs. draft vessels only. However, the possibility of strengthening to accommodate 14 mtrs. draft vessels has been taken up with IIT, Chennai. The cargoes presently handled at WQ1/WQ2 berths have to be handled at these berths (WQ3 & WQ4) after awarding to BOT operator.

(ii). The existing Eastern Quay berths in the Inner Harbour, constructed during the 1933-55 period are of Gravity type Stone Masonry Lined Concrete Monolith structures, which are about 9.0 m wide, founded at about (-) 13.50 m and designed for a dredged depth of (-) 9.50 m. Also, the structural capacity of these berths is limited to relatively lesser live loads of 3 tonnes per sq.m, as well as lesser crane capacities of 3.0 to 6.0 tonnes. Keeping in view the present need of higher dredge depths to cater to 14.0m draft Panamax Vessels as well as requirement to handle higher capacity equipment such as Harbour Mobile Cranes / Gantry Cranes / Ship Loaders, requiring a load bearing capacity up-to 30 tonnes per sq.m, planned, any strengthening to the existing berths is not possible to meet the present needs as aforesaid. Hence such construction is proposed to cater to 14 m draft vessels, with sufficient deck space, higher live load carrying capacity as well as higher crane carrying capacities of the present day, as well as future requirement, duly replacing the existing structures. The replacement of EQ1 to EQ4 berths also envisages increase in the channel width in the Northern Arm to enable Navigation of higher draft vessels.

The length of EQ1 to EQ3 berths is 167.64m each and EQ4 is 231.0m (total 733.92m), can only accommodate vessels upto 150m LOA. To cater to higher draft vessels viz., Panamax vessels, with LOA upto 230m, these berths need to be reconstructed with 280m length each.

- (iii). In addition to the above, since some of the existing berths like EQ-1./part of EQ-2, EQ-7/WQ-1 and part of WQ-2 are being allotted to BOT operators for development of berths on BOT basis, the traffic presently handled at these berths will have to be handled at EQ-5, EQ-6 and WQ-3 to WQ-5 berths.
- (iv). In addition to this, it is also brought to the notice of TAMP that VPT handled that 68.04 MT of cargo in 2010-11 as against the Port capacity of 62.27 MT with the existing infrastructure as assessed by Ministry as on 31.3.2010.
- (v). As seen from the above, the utilization of all multi commodity berths is much above the prescribed norm of 75% i.e. ranging between 100% and 134%. As such, the projected traffic cannot be accommodated at the existing multi commodity berths. As such, there is a requirement of development of additional berth with mechanized handling facilities to meet 103 MT of projection by 2019-20 in the Maritime Agenda.
- (vi). As per Maritime Agenda, the capacity creation in ports should be in excess of 30% of actual traffic over a period of time which enables pre-berthing detention on account of port to be almost "zero". The traffic projections as per Maritime Agenda (2010-2020) by the end of 2014-15 is 75.85 MT and to meet this requirement, the capacity augmentation shall be 109 MT through commissioning of BOT berths.
- (vii). In accordance with the Government Policy for development the berths with mechanised facilities through PPP, VPT already awarded 4 berths in inner harbour i.e. WQ-6, EQ-10, EQ-1 and EQ-1A and 2 more berths shall be awarded in 2011-12 on DBFOT basis which are allotted for specific cargoes viz. liquid bulk, coal, coke, fertilizers, iron ore etc. and hence the cargoes proposed for WQ-7 berth can not be accommodated at the already awarded/being awarded berths on DBFOT basis.
- (viii). The port has also taken up development of full siding facilities and re-organization of stacking areas to cater to the requirement of increasing traffic and for faster evacuation.

7. As agreed at the joint hearing, the VPT has reportedly forwarded the revised proposal to all the users / user organisations and all prospective bidders vide its email dated 20 May 2011. The revised proposal forwarded by the VPT is same as the one filed by it earlier vide its letter dated 7 May 2011.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This Authority had passed an Order on 19 April 2010 fixing upfront tariff for handling Alumina and other bulk cargo at berth nos. WQ7 and WQ8 based on the proposal filed by the port. As has been brought out earlier, in view of lack of response in the bidding process and the reported change in policy relating to alumina handling, the Visakhapatnam Port Trust (VPT), based on the directions received from the Ministry of Shipping, has filed the instant proposal reformulating the cargo profile and the equipment profile and other parameters as well. Since the VPT has now sought approval of upfront tariff for berth No.7 based on the reformulated proposal, the upfront tariff earlier approved vide Order No.TAMP/51/2009-VPT dated 19 April 2010 is cancelled.
- (ii). The VPT was requested to examine whether the cargo proposed to be handled at berth No.WQ7 could be accommodated at the existing facilities or the various facilities proposed for development under PPP mode. The VPT has furnished various details and confirmed that cargo proposed to be handled at WQ7 cannot be accommodated at the existing berths of VPT or the berth already awarded/ to be awarded on PPP mode and hence has sought approval of the upfront tariff for the proposed facility.

As per Clause 2.2. of the guidelines of February 2008 for upfront tariff setting for PPP Projects at the Major Ports, the upfront tariff caps prescribed would be applicable to all the projects to be bid out for handling of bauxite, gypsum, other dry bulk excluding all types of coal and coke and ores other than iron ore at the Visakhapatnam Port Trust during the next five years. It is noteworthy that the VPT is well aware of this position.

The VPT has filed a revised proposal dated 20 May 2011. The revised proposal filed by the VPT dated 20 May 2011 along with the information/ clarifications furnished during the processing of the case are considered in this analysis.

- (iii). The reformulated proposal filed by the port envisages handling of bauxite, gypsum, other dry bulk and ores other than iron ore by mechanised means from ship to stack yard for which mobile hoppers integrated with conveyor system to transfer the cargo to stack yard and a stacker to stack the cargo is proposed. The upfront tariff guidelines of 2008 do not prescribe any separate norms for handling the multipurpose dry bulk cargo by mechanised means as envisaged by the port. In the absence of specific norms, the port has stated that equipment such as mobile hoppers, conveyor system, stacker etc. have been considered borrowing the norms prescribed in the guidelines for coal terminal to the extent relevant. The port has proposed 2 Harbour Mobile Crane each of 60 tonne capacity for the proposed terminal as against 2 ship loaders prescribed in the guidelines for coal terminal. The handling rates assumed in the optimal capacity calculation are reportedly based on an independent assessment made by the port. The operating cost is estimated adopting the norms prescribed for multipurpose berth to the extent relevant and power consumption is estimated following norms prescribed for coal terminal with some moderation.
- (iv). Clause 3.3.2. of the tariff guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff stipulates that the upfront tariff should be determined with reference to the capacity of the terminal irrespective of the traffic forecast. The proposal of the VPT appeared to have been formulated with an objective of catering to the traffic projections and not based on the capacities of the facilities to be created. The port was, therefore, requested to assess the capacity as per the guidelines and not restrict it to the current traffic availability.

The port has maintained the optimal capacity was estimated in its original proposal at 4.599 Million Tonnes Per Annum (MTPA). It has submitted that the traffic projections of other dry bulk cargo is 8.40 MTPA by 2014-15 as per the Maritime Agenda which includes 4.1 MTPA already handled by the port, Vizag Seaport Private Limited and the cargo to be handled by another BOT operator at WQ6. The remaining cargo projection of 4.7 MTPA is expected to be handled at berth no.WQ7 as per the projections in the Maritime Agenda resulting in optimum capacity utilization of the proposed facility. The port has stated that enhancing the capacity will lead to underutilization of the berth thereby operator may not realize revenue requirement and result in offering less revenue share to the Port or no participation if it is not viable. This Authority does not endorse the views of the VPT of restricting the optimal capacity to obtain higher upfront tariff with an intention to optimise its revenue share. The exercise before this Authority is to determine reasonable upfront tariff for users and from the point of view of the operator he should be able to meet the estimated revenue requirement at the optimal capacity level.

The point made by the IVRCL to consider revenue share payable to the landlord port in the fixation of upfront tariff is not in line with Clause 3.5.5. of the upfront tariff guidelines as rightly clarified by the VPT also.

(v). The VPT has proposed deployment of 2 numbers of 60 tonne capacity harbour mobile crane. At some of the existing facilities at the West Quay and other berths, Mobile Harbour Crane of 100 tonnes capacity are already put into operation by the port. Major Port Trusts such as Paradip Port Trust, VO Chidambaranar Port Trust and New Mangalore Port Trust have also proposed deployment of HMC of around 100 Tonne capacity for cargo handling operation. It is notable that for the other multipurpose cargo terminal at WQ-6, the VPT had proposed two numbers of 60 T HMC which was approved by this Authority vide Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009.

The proposal of the VPT did not explain the reasons for not considering higher capacity HMC for the proposed terminal which can lead to achieving higher productivity and thereby increase the capacity of the terminal. It is to be borne in mind that a user is not concerned with the capacity of the equipment deployed but pays for the services to be provided at the stated level of efficiency. The VPT was, therefore, advised to re-look at its proposal with deployment of higher capacity Mobile Harbour Crane.

The VPT has maintained that 2 nos. of 60 T HMCs with mechanized handling facilities can create a capacity of 4.60 (Million Tonnes Per Annum) MTPA, which is considered sufficient. According to VPT, the inner harbour even after deepening to 16 mtrs. depth, can accommodate Panamax vessels and the share of Handymax vessels in respect of proposed cargoes is expected to be considerably more than the share of Panamax vessels as the cargo proposed at the terminal are likely to be move in small parcels. It is noteworthy that VPT has not ruled out the possibilities of deployment of higher capacity cranes for any technical reasons but only on account of traffic limitations.

Relying on the strong assertion made by VPT, its proposal to deploy 60 T HMC is considered in the analysis subject to the condition that the upfront tariff so determined will hold good for operations with 2 nos. of 60 Tonne HMC and not for higher capacity of HMC. If higher capacity cranes are deployed, the tariff will have to be reviewed.

(vi). Optimal Terminal Capacity:

(a) Optimal quay capacity of the terminal assessed by the port is 4.599 Million Tonnes Per Annum (MTPA). The share of bauxite, gypsum, other bulk cargo and ores other than iron ore is estimated at 47%, 30%, 16% and 7% respectively. The share of cargo capacity assumed by the VPT is

reportedly based on the present traffic trend and also takes into consideration the developments in the hinterland and user requirements, is relied upon.

(b). The handling norms prescribed in the upfront tariff guidelines for dry bulk cargo such as coal, lime stone, minerals, etc., is 10,000 tonnes per day, which is with reference to deployment of three numbers of 20 tonne capacity of level luffing cranes.

The handling rates for all dry bulk cargo is proposed to be at 18000 tonnes per day for two HMC of 60 T capacity i.e. 9000 tonnes per day per HMC. It may be relevant here to recall that in the earlier proposal filed by the port for fixation of upfront tariff for WQ7, the handling rate for Gypsum, Caustic Soda and other dry bulk cargo other than alumina was taken at 12600 tonnes per day per HMC of 60 tonnes capacity.

When sought justification for scaling down the handling rate for the same capacity of HMC (60 tonnes) to 9000 tonnes per day per HMC as against 12600 tonnes/ day assumed earlier, the port has explained that the cargo proposed in the present proposal are heterogeneous with a mix of slow/ fast moving cargoes and hence 18 cycles per hour is considered as against 25 cycles per hour assumed earlier.

IVRCL Limited is of the view that 18 cycles per hour considered by the VPT to arrive at the output rate of 18000 tonnes per day by two HMC may not be achievable. They have suggested to reckon 12 to 15 cycles per hour. The VPT has clarified 18 cycles/ hour considered by them is reasonable.

The VPT has furnished the handling rate achieved by the Vizag Seaport Limited is 12638 to 14882 tonnes per day in respect of gypsum, 7885 to 10457 tonnes per day for manganese ore which is with reference to 104 tonne HMC. The average output achieved by the port is reported in the range of 5000 to 9000 tonnes per day in the last two years for handling gypsum, bauxite and ores.

There have been series of proposals filed by various port trusts for fixation of hire charge for HMC. The matter relating to handling rate was examined while approving the hire charge for standard capacity of 100 tonne capacity HMC in the Paradip Port Trust. Considering the higher handling capacity of 100 T HMC as compared to the aggregate capacity of the wharf cranes prescribed in the 2008 guidelines, and based on the performance of 100 tonnes capacity HMC reportedly operated in PPT for bulk cargo was considered at 12500 tonnes per day i.e. 25% over the handling rate prescribed in the guidelines. The handling rate of 12500 Tonnes per day per 100 T HMC has been applied in the cases pertaining to NMPT, VPT and upfront tariff determination for mechanization of berth involving deployment of HMC at the VOCPT.

The instant proposal of the VPT envisages deployment of 2 HMC of 60 Tonne capacity. The capacity of single HMC of 60 Tonne capacity proposed by the port matches with the aggregate capacity of the three level luffing crane of 20 T each prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal for which the handling norm prescribed in the guidelines is 10000 tonnes per day for handling dry bulk cargo. Since the VPT proposed two HMC of 60 Tonne capacity each, the handling rate is considered at 20000 tonnes per day as per the handling norms prescribed in the guidelines as against 18000 tonnes / day assumed by the VPT.

(c). Based on the handling rate of 20000 tonnes per day for 2 HMC and share of commodities assumed by the VPT, the optimal quay capacity of the terminal works out to 5110000 tonnes per Annum i.e. 5.11 Million Tonne per Annum (MTPA) as against 4.599 MTPA assessed by the VPT.

(vii). Capital Cost:

(a). The capital cost estimated by the VPT in the revised proposal is ₹ 229.54 crores of which ₹ 68.89 crores is for berthing activity and ₹ 160.65 crores is estimated for cargo handling services.

The items of civil works estimated by the VPT follow the broad indicative list prescribed in the guidelines for the coal terminal.

The estimated capital cost of berth includes ₹ 46.32 crores towards construction of the berth, ₹ 15.61 crores for dredging and ₹ 6.95 crores for slope protection. The port has confirmed that capital cost for slope protection, forms part of the berthing structure. The upfront tariff guidelines require to rely on the estimates of the civil cost made by the port.

(b). Apart from 2 HMC, the port has considered conveyor, 2 numbers of mobile hoppers, one stacker, 4 numbers of front end loaders and conveyor system to enable transfer of cargo through mechanised means from ship to stack yard. Equipment such as mobile hoppers, conveyor system, stacker etc., are stated to have been considered adopting the broad norms prescribed in the guidelines for coal terminal to the extent they are compatible to the current proposal. The port has confirmed that one stacker is sufficient for the proposed terminal as against two stacker prescribed for coal terminal. The VPT in the upfront tariff proposal for handling coking and steam coal at General Cargo Berth had proposed three numbers of hoppers instead of the prescribed norm of two cranes which was allowed. Since no specific norms are prescribed in the guidelines for the facility envisaged by the port, the equipment profile considered by the VPT following the relevant norms prescribed for coal terminals and the other equipment like mobile hopper supported by the Techno Feasibility Report is relied upon. It is relevant to mention that none of the users/ bidders have made any pointed objection on the civil work and equipment proposed by the VPT. The equipment profile proposed by the port is, therefore, considered subject to modification in the number of front end loaders for reasons explained in the subsequent paragraph.

(c). The guidelines stipulate 3 pay loaders for a multipurpose cargo terminal where other dry bulk cargo are expected to be handled. In the initial proposal, port envisaged deployment of 3 front end loaders and considered the capital cost for this item at ₹ 135.95 lakhs. In the revised proposal, the port has proposed one additional front end loaders and stated that the capital cost considered in its original proposal was for four number of front end loaders.

The upfront tariff guidelines for multipurpose cargo terminal prescribe the norm of 3 pay loaders. It is relevant to mention that the upfront tariff fixed by this Authority vide our Order No.TAMP/39/2008-VPT dated 18 February 2009 for multipurpose cargo terminal recognised only two front end loaders as proposed by the port. Even in the earlier exercise of upfront tariff determination for WQ7 and WQ8, this Authority had allowed three front end loaders as per norms as against four numbers proposed by the VPT. The port has not furnished any justification for considering an additional front end loader by deviating from the norms. In this analysis, deployment of 3 nos. of front end loaders is, therefore, considered as per norms.

Since the capital cost of ₹ 135.95 lakhs estimated by VPT is stated to be for four front end loaders, it is modified and considered at ₹ 101.96 lakhs for three front end loader.

(d). The VPT has estimated the capital cost of two HMC of 60 T at ₹ 56.05 crores i.e. ₹ 28.02 crores per HMC. Though the port has claimed that it has furnished documentary evidence for the estimation of capital cost, the capital cost for HMC is not supported by any documentary evidence.

It is notable that in case of steam coal terminal proposed at berth EQ1 in April 2010, the VPT had estimated capital cost of 100 T HMC at ₹ 29.46 crores. The port proposes to deploy a lesser capacity HMC of 60 T at WQ 7 facility but the capital cost is estimated at the level estimated for 100 Tonne HMC.

In this context, it is relevant to state that the Kandla Port Trust (KPT) has recently filed a proposal for fixation of upfront tariff for mechanisation of handling facilities wherein the capital cost of a 60 tonne HMC is estimated at ₹ 20.15 crores based on the average rate quoted by various manufacturers. In the another proposal for fixation of 60 T HMC owned and operated by the port itself, the KPT has already placed order for procurement of 2 HMC of 60 T each in August 2010 at the cost of ₹ 13.87 crores per HMC.

When the price at which another Major Port Trust has recently purchased a 60 MT HMC is available, there does not appear to be any reason for relying only on budgetary quotations, which are also incidentally not filed by VPT to support its estimates.

The capital cost of HMC of 60 Tonne capacity is considered at ₹ 14.57 crores based on the actual cost of HMC procured by the KPT in the August 2010 and applying an adhoc escalation of 5% thereon to arrive at 2011 cost of the HMC. The capital cost of one HMC in the upfront tariff proposal is also considered at ₹ 14.57 crores as against ₹ 20.15 crores estimated by KPT. The capital cost of two HMC is considered at ₹ 29.14 crores as against ₹ 56.05 crores estimated by the VPT.

(e). IVRCL Limited has suggested to take into account 8 to 10% annual escalation on account of inflation and price escalation as the project would be implemented over a period after signing the concession agreement. It is relevant to mention that the capital cost estimations are based on the prevailing rate of February 2011 as reported by the VPT. As per the upfront tariff guidelines, annual escalation is provided in the upfront tariff cap approved by this Authority @ 60% of the WPI with reference to the WPI of January 2011.

(f). The miscellaneous capital cost is estimated at 5% on civil and equipment cost which is as per the norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal as well as other cargo terminals.

(g). The VPT has furnished rate analysis pertaining to the earlier PPP Projects to justify the capital cost estimates considered for the instant proposal. Since no correlation could be drawn with capital cost considered in the upfront tariff calculation and the rate analysis sheet and the documents provided, the VPT was requested to forward relevant supporting documents/ calculation/ rate analysis/ budgetary quotations, market rates to justify the estimates.

The VPT has clarified that the capital cost of mobile hopper, front end loader are considered as allowed in the other upfront tariff fixation cases of the VPT with 5% escalation in the capital cost of mobile hopper where

the base rate was of 2009. It has again furnished supporting documents/ calculation/ rate analysis/ budgetary quotations market rates justifying the estimates and have also forwarded Techno Feasibility Report in support of the capital cost estimates considered in the upfront tariff calculation. The Feasibility Report confirms that the capital cost estimates are prepared based on rates prevailing as on February 2011.

The civil and equipment cost estimates prepared by the port are with a provision for contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates, works contract tax and supervision cost. The capital cost estimated by the port is considered subject to the modification in the capital cost of front end loader and the capital cost of Harbour Mobile Crane as explained above. The modified total capital cost is ₹ 20092.64 lakhs as against ₹ 22954.17 lakhs estimated by the VPT.

(viii). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(ix). Operating Cost:

(a). The guidelines for coal terminal prescribe power consumption norm of 1.4 units per tonne which is for a fully integrated mechanised system operating on electric power. The proposal envisages conveyor system, hoppers and one stacker instead of two stackers for the coal terminal and quayside handling is different from the coal terminal to the extent it does not include 2 ship loaders (instead 2 HMC which is fuel driven is proposed), 2 reclaimer and, 2 wagon tipplers. The port has, therefore, assumed 50% of power consumption norm prescribed in the guidelines for coal terminal i.e. 0.7 units per tonne. It has separately estimated fuel cost for HMC which is analysed separately. The power consumption considered by the VPT applying 50% of the consumption norm prescribed in the guidelines is not supported by any independent analysis done by the port. However, the aggregate of power and fuel cost taken together subject to the modification made in our analysis do not exceed the power cost computed applying the norm of 1.4 units per tonne prescribed for the fully mechanised coal terminal.

The unit cost of power considered by the VPT in the instant proposal is ₹ 6.50 in support of which the VPT has forwarded relevant extract of the unit rate of power charged by the Eastern Power Distribution Company of Andhra Pradesh Limited with effect from 1 August 2010.

(b). The consumption norm of fuel prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal is with reference to operation of 3 nos. of luffing cranes. Since the VPT proposes deployment of two Harbour Mobile Cranes (HMCs) for handling bulk cargo, it has estimated fuel cost for the HMC assuming 70 litres of consumption of fuel by a harbour mobile crane. It is relevant to state that fuel consumption of 70 litres has been allowed by this Authority with reference to higher capacity HMC of 100 Tonnes. The port has proposed deployment of lower capacity crane of 60 T in operation and hence the consumption of fuel is expected to be on the lower side and estimate needs to be moderated.

It is relevant to state that the KPT in their proposal filed for fixation of upfront tariff for mechanisation of facilities for berth Nos.7 and 8 under the PPP mode and another proposal filed by KPT relating to the port owned HMC, the fuel consumption is estimated at around 33.33 litres per HMC/ hour. The KPT has reportedly arrived at the fuel consumption for 60T HMC based on the manufacturers manual. ABG-LDA Bulk Handling Private Limited in the upfront tariff proposal of KPT has made a general remark that the power consumption assumed by the KPT is on the lower side but it has not suggested any revised fuel consumption for such HMC.

The fuel consumption proposed by the KPT at 33.33 litres per hour per crane which is reportedly based on the manufacturers manual is relied upon and considered in this cargo also.

For front end loader, the port has adopted the fuel consumption of 12 litres/ hour which is as per the norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal. This is accepted subject to applying the norm for 3 front end loaders instead of 4 considered by the port.

The fuel cost is estimated by VPT 6120 hours based on number of berth days as per the norms. The exact number of hours applying the norms prescribed (i.e. $365*24*70\%$) work out to 6132 which is considered in our analysis for estimating fuel cost for HMC and the front end loader.

The unit rate of fuel is updated to ₹ 44.83 as prevailing at the time of the analysis of this case as against ₹ 39.75 per litre considered by the VPT.

- (c). As per the norms prescribed in the guidelines for multipurpose coal terminal, the repairs and maintenance cost on civil work is estimated at 1% on the civil cost and 5% on mechanical equipment and electrical equipment cost. Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses is estimated at 5% of the gross value of fixed assets.
- (d). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method for the relevant group of assets and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation.
- (e). The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for port land is to be estimated based on the rate prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Lease rental is estimated by the port for total area of 25 acres proposed to be allotted at Zone IXA for the project envisaged at berth no. WQ7. The unit rate of lease rental applied by the VPT at ₹ 107.17 per sq. mtr. per annum in the original reformulated proposal is based on the rate approved by this Authority vide Order No. TAMP/41/2005-VPT dated 22 April 2008 for quinquennium of 2003-08 and applying annual escalation @ 2% per annum as per the Government guidelines from the years 2004-05 onwards to 2010-11.

It is relevant to state that the lease rental of the VPT is due for revision since 2008. The VPT has not filed proposal for revision of lease rental despite our advice rendered on several occasions while determining other upfront tariff proposals of the port. Since there has been considerable delay on the side of the port in filing its proposal for revision in lease land and recognising that the lease rental applied by the VPT based on market valuation of land as of 2003 and 2% annual escalation thereof may not represent the market value of land of 2008 which forms the basis for arriving at the lease rental, the VPT was to consider the revised lease rentals for calculation of upfront tariff in the case in reference.

The VPT in response has vide letter dated 20 May 2011 furnished the valuations of VPT land as obtained from the District Registrar, Hyderabad for different zones of the port estate. The copy of the valuation of the VPT land furnished by the District Collector states that the land valuation is with effect from 1 December 2010. Based on the land valuation furnished by the District Registrar for Zone IXA, the port has arrived at lease rental applying 6% on the value of land and has also applied annual escalation of 2% thereon as per the Government guidelines on Land Policy of Major Ports to arrive at the rate for the year 2011. The unit rate of lease rental thus arrived by the VPT is ₹ 107.17 which incidentally is same as arrived

by the VPT based on the lease rental approved by this Authority for the quinquennium 2003-08 and applying the annual escalation as per the Government guidelines.

To facilitate implementation of port projects on time bound manner, the approach followed by the VPT of estimating lease rental adopting the rate approved by this Authority for the quinquennium 2003-08 with 2% per annum escalation had been allowed while determining upfront tariff for other upfront tariff proposals of the VPT. While doing so, the port was given the option to seek review the upfront tariff with reference to the lease rental in case the revised lease rental for the quinquennium 2008-13 comes into force before issue of the RFP for the concerned facility.

In the instant case the VPT has updated the estimation of lease rental for Zone IX A based on the revised valuation of land obtained from the District Revenue Authorities.

The land policy guidelines of the Government of 2004 as well as 2008 stipulate valuation of land can be determined taking into consideration the factors like State Govt's ready reckoner value, the average rate of actual transactions in last three years for the lands in the port's vicinity, highest accepted tender value of port lands, rate arrived at by the approved valuer and any other relevant factors. As per the Land Policy guidelines of 2004 as well as 2010 issued by the Government, the concerned Major Port Trusts has to constitute a Committee under the Chairmanship of the Chairman of the respective port for determining the market value of lands based on various methods prescribed in the guidelines and based on the recommendation of the Committee the Major Port Trusts need to file the proposal.

It is relevant to state that the port has not filed any formal proposal for revision of lease rental for the quinquennium 2008-13 following the extant Government guidelines on Land Policy.

Incidentally the lease rental for the year 2011 adopting the rate approved by this Authority for the quinquennium of 2003-08 and applying annual escalation @ 2% per annum as per the Government guidelines from the years 2004-05 onwards to 2010-11 and the revised lease rental arrived at the VPT reportedly based on the land valuation provided by the District Registrar as of 1 December 2010 and applying one annual escalation of 2% as per the Government guidelines is almost the same.

That being so, the lease rent is estimated considering the unit rate of ₹ 107.17 per sq. mtr. per annum as considered by the VPT for estimating the lease rental.

The VPT is advised to file a formal proposal for the revision of lease rental of port estate following the extant Government guidelines. In case the revised lease rental for the quinquennium 2008-13 comes into force before issue of the RFP for the proposed WQ7 terminal and the rate approved is different from the lease rental considered in this case, then the port may approach this Authority to review the upfront tariff with reference to this item.

(x). The guidelines requires the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The VPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth and dredging while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts including the Visakhapatnam Port Trust, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

(xi). The statement for fixing upfront tariff submitted by the VPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex - I.

(a). The annual revenue requirement which is sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹ 5016.03 lakhs from cargo handling service as against ₹ 6215.73 lakhs estimated by the port.

(b). The guidelines for multipurpose cargo terminal require 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 5% towards storage charge and 5% each towards miscellaneous charge.

As against this, the VPT has proposed to apportion 96% of the estimated revenue requirement towards handling charge, 2% from storage charge and 2% from miscellaneous charge. Apportionment of the total revenue requirement between the three tariff heads is accepted as proposed by the port. Incidentally, while fixing tariff for multipurpose cargo terminal, this Authority had, for the reasons advanced by the VPT, allowed apportionment of 96% of revenue determined towards handling charge and 2% each to storage and miscellaneous charge. The revenue apportionment allowed while determining the upfront tariff for mechanised fertiliser handling facilities is also closer to this level.

(c). The upfront tariff caps are determined so as to meet the revenue requirement estimated for each of the cargo groups and with reference to the share in the optimal capacity.

(d). As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Entire capacity of gypsum and ore other than iron ore is expected to be foreign cargo and the entire capacity of bauxite is expected to be coastal. The ratio of foreign and coastal cargo with reference to other bulk cargo excluding coal and coke is expected to be 70% and 30% respectively.

In the revised proposal, the VPT has arrived at the handling rate for each cargo category with reference to their individual composition of foreign/ coastal cargo to meet the estimated revenue requirement.

Since the handling rate for all the four cargo items proposed to be handled are assumed to be the same, it may be logical to have uniform rate for all the cargo items. In that event, the entire capacity of bauxite which is expected to be coastal traffic can enjoy concession at the cost of other cargo like gypsum and ores other than iron ore for which the upfront tariff will have to be artificially set on the higher side. This will cause unintended burden on the user group of the said foreign cargo by cross subsidising the bauxite cargo. Further, higher tariff, if any; set for foreign cargo group could create a situation where an operator may prefer handling of foreign cargo which may yield higher revenue.

The upfront tariff is to be determined to meet the estimated revenue requirement over the optimal capacity. The approach followed by the VPT in arriving at the unit handling rate for cargo group based on the individual composition of foreign and coastal movement ensures there is no unintended flow of cross subsidy from foreign cargo to coastal cargo due to prescription of concessional tariff for coastal category.

It is relevant to state that in the case of thermal and steam coal handling terminal at berth no. East Quay 1 A disposed by this Authority in May 2010, the port envisaged the entire cargo movement to be coastal only. Hence to recover the estimated revenue requirement over the optimal capacity, the handling rate was prescribed for coastal cargo alone. In few other cases such as coal at General Cargo Berth, mechanised fertiliser handling facilities, etc., where the VPT the entire cargo was expected to be foreign, the upfront tariff is determined to meet the cargo capacity from foreign cargo. Concessional upfront rates for coastal cargo are prescribed to comply with the Government guidelines though it may not have any impact on the revenue realisation.

In the instant case also, the VPT has proposed rates for both foreign/ coastal category for all the cargo groups though prescription of foreign rate for bauxite and coastal rate for gypsum and other ores may not have any impact on the revenue realisation.

- (e). Based on the above analysis, the handling rate for Bauxite (100% coastal), gypsum and ores other than iron ore 100% foreign comes to ₹ 94.23 per tonne and the handling rate for other bulk cargo comes to ₹ 107.08 per tonne for foreign and ₹ 64.25 for coastal category.
- (f). The VPT has proposed a provision to state that the composite handling charges will cover unloading of the cargo from the vessel, transportation of the same upto the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 5 days in respect of import cargo. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates. The first part of the proposed note is partially modified to state that it shall also include loading cargo on the trucks/ wagons as the case may be from the point of storage.
- (g). In the proposed Scale of Rates, the VPT has proposed free period of 5 days.

The port has considered 23% of the cargo share capacity will attract storage charge beyond the proposed free period of 5 days assuming average dwell time of 10 days. It has furnished calculation in this regard. Accordingly, to meet estimated annual revenue requirement of ₹ 124.31 lakhs from storage charge, the rate for the first slab of 5 days is arrived by KPT at ₹ 2.35 per tonne per day. The rate for the subsequent slab is proposed 1.5 times and 2 times the rate for first slab.

In view of modification in the estimated annual revenue and the optimal capacity, the unit storage charge proposed by the VPT has been modified keeping the slab structure adopted by the VPT unaltered. Consequently, the storage charge is pegged at ₹ 1.71 per tonne per day or part thereof for the first slab. The rates for the subsequent slabs are determined following the approach adopted by the VPT.

- (h). Based on the modified revenue requirement and modified optimal capacity, upfront tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at ₹ 1.96 per tonne. The miscellaneous charge covers miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc.

(i). The revenue requirement from berthing service is estimated at ₹ 1470.05 lakhs at the level estimated by the port.

The VPT has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at ₹ 1.46 per GRT per hour or part thereof.

The methodology followed by the VPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. The VPT has considered the impact of concession applicable to the coastal vessels as per the 2005 tariff guidelines while arriving at the pre-determined berth hire. It has considered the overall share of foreign and coastal cargo at 48% and 52% respectively in the berth hire calculation.

The parcel size of vessel considered by the VPT in the berth hire calculation is with reference to 30000 GRT and 50000 GRT. The VPT has assumed uniform handling rate of 18000 tonnes/ day for all category of vessel as most of the vessels expected at the terminal are of handy max vessel. The workings furnished by VPT are modified by considering the handling rate of 20,000 tonnes/ day to determine the berth hire.

The number of berth days is taken as 8132 days as against 6120 days estimated by the VPT with consequent modification in the GRT hours. Subject to this modification, the berth hire rate for foreign vessel is ₹ 1.455 per GRT per hour.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts including VPT to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the VPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

(xii). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, per day are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of VPT and other private terminals operating in VPT.

(xiii). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports/ private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, non accrual of storage charge for the period when the operator is not in a position to effect delivery/ ship the cargo when requested by user for the reasons attributable to the operator, etc. proposed by the VPT are incorporated in the upfront tariff schedule.

(xiv). The VPT has proposed to prescribe a few conditions regarding the commencement of free period which are in line with the prescription at the other major ports/ private terminals. The note proposed by the VPT relating to commencement of free period for export cargo is not found to be relevant as from the list of services covered in the composite handling rate as well as clarification furnished by VPT states that the cargo handling service is for import cargo only. Hence, the said note relating to free period for export cargo is deleted.

(xv). The VPT has proposed to include the provisions prescribed in its Scale of Rates for levy of penal berth hire equivalent to normal berth hire for the period of overstay of vessel beyond the stipulated period provided there is a demand for the berth and notice is served in 10 hours advance by the terminal operator to vacate the berth after completion of discharge/ shipment operations. This is an existing provision prescribed in the Scale of Rates of VPT. Similar provision for levy of penal berth hire are also prescribed in the Scale of Rates of the another BOT operator Vizag Seaport Private Limited operating in the VPT and also in the upfront tariff schedule approved for multipurpose cargo terminal at the VPT.

Recognising that berth is a scarce resource of the port/ operator and need to be utilised optimally, the provision for levy of penal berth is included in the upfront tariff schedule as proposed by the port.

The port has proposed a condition stating that the rate and conditions for granting ousting priority berthing/ priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions approved in the Scale of Rates of VPT. This is in line with the prescription approved in the upfront tariff case of multipurpose cargo terminal at the Visakhapatnam Port.

10.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of February 2011 as reported by the VPT, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2011. The VPT has also proposed 1 January 2011 the base WPI for such automatic adjustment every year which is approved.

10.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

10.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

10.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement. As stated earlier, the upfront tariff approved by this Authority is with reference to 2 Harbour Mobile Cranes of 60 tonnes to be deployed by the BOT operator. If higher capacity cranes are deployed, the upfront tariff will have to be reviewed.

10.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Visakhapatnam Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Visakhapatnam Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

10.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Visakhapatnam Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

11. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for handling bauxite, gypsum, other bulk cargo excluding coal and coke and ores other than Iron ore at Visakhapatnam Port Trust which is attached as Annex - II.

ANNEX - I

UPFRONT TARIFF CALCULATION FOR HANDLING BAUXITE, GYPSUM, OTHER DRY BULK CARGO, ORES OTHER THAN IRON ORE AT THE VISAKHAPATNAM PORT TRUST

Sr. No.	Particulars	₹ in lakhs	
		Revised estimates furnished by VPT	Estimates modified by TAMP
I	Optimal capacity		
	Optimal Quay Capacity		
(a)	Share of capacity of different cargo items		
	Percentage share of capacity of Bauxite (S1)	47%	47%
	Percentage share of capacity of Gypsum (S2)	30%	30%
	Percentage share of capacity of Other dry bulk cargo (S3)	16%	16%
	Percentage share of capacity of Other Ores other than iron ore (S4)	7%	7%
(b)	Ship day Output (in tonnes per day) (in our analysis considered 20000 tonnes/ day for two 60 T HMC i.e. following norms of 10000 tonnes /day for three level luffing crane of 20 T each prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal for dry bulk cargo)		
	- Handling rate of vessels carrying Bauxite (P1)	18000	20000
	- Handling rate of vessels carrying Gypsum (P2)	18000	20000
	- Handling rate of vessels carrying Other dry bulk cargo (P3)	18000	20000
	- Handling rate of vessels carrying Other Ores (P4)	18000	20000
(c)	Optimal Capacity of the Terminal= $0.7 * ((S1 * P1) + (S2 * P2) + (S3 * P3) + (S4 * P4)) * 365$	4599000	5110000
	Optimal Capacity of the terminal in million tonnes / annum	4.80	5.110
II	Capital Cost		
A.	Cargo Handling Activity	₹ in lakhs	
	(I). Civil Cost		
	- Berth Apron and Approaches	44.18	44.18
	- Storage yard, building, water supply, sewerage and ground improvement	648.29	648.29
	- Dismantling of existing structures and reconstruction of compound wall	78.97	78.97
	- Railway tracks	115.56	115.56
	- Conveyor Gallery and Supports	1691.10	1691.10
	- Stacker Track	1010.27	1010.27
	- Transfer Houses	186.01	186.01
	- Drive Houses	207.78	207.78
	- Water Supply	27.30	27.30
	Total	4009.46	4009.46
	(II). Equipment Cost		
	- 60 tonne Mobile Harbour Crane (2 nos.)	5605.43	2914.15
	- Mobile Hoppers (2 nos.)	118.96	118.96
	- Conveyor system	2707.61	2707.61
	- Stacker (1 No.)	2447.20	2447.20
	- Front end Loader/ Dozer (4 Nos. by VPT) [in our analysis considered 3 nos.]	135.95	101.96
	- Electrical works	275.84	275.84
	Total	11280.99	8565.72
	(III). Miscellaneous		
	- 5% on Civil Cost and Equipment Cost	765.02	628.76
	Total Capital Cost for Handling Activity (I + II + III)	16065.47	13203.94
B.	Berth Hire Activity		
	- Construction of berth including cost of slope protection	5326.88	5326.88
	- Cost of dredging	1561.82	1561.82
	Total capital cost for Berth hire Activity	6888.70	6888.70
	Total Capital Cost (A + B)	22954.17	20092.64

Sr. No.	Particulars	Revised estimates furnished by VPT	Estimates modified by TAMP
III	Operating Cost for Cargo Handling Activity		₹ in lakhs
	(a). Power Cost (0.7 units per tonne * ₹ 6.50 per unit * 45.99 lakh tonnes) (TAMP calculation 0.7 units per tonne * ₹ 6.50 per unit * 51.1 lakh tonnes)	209.25	232.51
	(b). Fuel Cost		
	- Harbour Mobile Crane (VPT - 70ltr/ hr/crane* ₹ 39.77/litre*6120 hours *2 HMC) (In our calculation - 33.33ltrs/hour/crane* ₹ 44.83/litre * 6132 hours * 2 HMC)	340.75	183.25
	- Front End Loaders/ dozers (VPT - 12ltr/ hr/FEL* ₹ 39.77/litre*6120 hours *4 FEL) (In our calculation - 12ltrs/hour/crane* ₹ 44.83/litre * 6132 hours * 3FEL)	116.83	98.96
	(c). Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (1% on civil work)	40.09	40.09
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)	564.55	428.29
	(d). Insurance (1% on Gross fixed assets)	160.65	132.04
	(e). Depreciation		
	- Civil Work @ 3.34%	133.92	133.92
	- Mechanical Work @ 10.34%	1167.49	885.70
	(f). License Fee	108.46	108.46
	(g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	803.27	660.20
	Total Operating Cost	3645.26	2903.40
IV	Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity		
A.			
(i).	Estimated Revenue Requirement		
	(a). Total Operating Cost	3645.26	2903.40
	(b). Return on capital Employed @ 16%	2570.47	2112.63
	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity	6215.73	5016.03
(ii).	Apportionment of Revenue Requirement		
	(a). Cargo Handling Charges (96% of ARR)	5967.10	4815.39
	(b). Storage Charges (2% of ARR)	124.31	100.32
	(c). Miscellaneous Charge (2% of ARR)	124.31	100.32
	(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity	6215.73	5016.03
(iii).	Cargo Handling charge		
	(a). Cargo Handling Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	5967.10	4815.39
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	45.99	51.10
	(b). Cargo wise handling Charge		
	- Bauxite (100% Coastal cargo)	129.78	94.23
	- Gypsum (100% foreign cargo)	129.72	94.23
	- Other Bulk cargo		
	- Foreign cargo 70%	147.34	107.08
	- Coastal cargo ratio 30%	68.40	64.25
	- Ores other than iron ore (100% foreign cargo)	129.72	94.23
	(c). Storage Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	124.31	100.32
	- % of Cargo to attract storage charge	23%	23%
	- Capacity of cargo to attract storage charge (lakh tonnes)	10.58	11.75
	(i) Free period	5 days	5 days
	(ii) Storage Charge (beyond the free period)	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	-First five days	2.36	1.71
	-6th day to 10th day	3.53	2.68
	-11th day onwards	4.70	3.41
	(d). Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	124.31	100.32
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	45.99	51.10
	- Miscellaneous Charge (₹ per tonne)	2.70	1.96
B.	BERTH HIRE CHARGES		
(i).	Revenue Requirement		₹ in lakhs
	(a). Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	68.89	68.89
	(b). Depreciation	230.08	230.08
	(c). Insurance (1% on total cost for berth hire service)	68.89	68.89
	Subtotal (i)	367.86	367.86
(ii).	Return on capital Employed @ 16%	1102.19	1102.19
	Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)	1470.05	1470.05
	Berth hire Charge		
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ₹	1.46	1.455
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in Re'	0.876	0.873

Berth Hire Calculation as furnished by VPT

Sr. No.	Particulars	Unit	< 50000	> 50000	Total
i.	Ship day output	Tonnes/day	18000	18000	
ii.	Average GRT	Tonnes	20000	30000	
iii.	Average parcel size	Tonnes	30000	50000	
iv.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	4231000	368000	4599000
v.	Average no. of berth days (iv / i)	Days	235	20	255.5
vi.	No. of berth hours (24 x (v))	Hours	5640	480	6120
vii.	Expected number of vessels (iv / iii)	Nos.	141	7	148
viii.	Total GRT hours	GRT hours	112600000	14400000	127200000
ix.	Revenue Requirement				1470.05
x.	Berth hire - foreign going vessel (ix / viii)				
	Berth hire - coastal vessel				
	Working for foreign cargo 48% / coastal cargo 52%)				
	127200000*48% * x + 127200000*52% * 0.6x =				1470.05
	61056000 x + 66144000 * 0.6x =				1470.05
	x = Foreign going vessel rate				1.46
	Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate				0.876

Berth Hire Calculation as per TAMP Estimates

Sr. No.	Particulars	Unit	< 50000	> 50000	Total
i.	Ship day output	Tonnes/day	20000	20000	
ii.	Average GRT	Tonnes	20000	30000	
iii.	Average parcel size	Tonnes	30000	50000	
iv.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	4701111	406889	5110000
v.	Average no. of berth days (iv / i)	Days	235	20	256
vi.	No. of berth hours (24 x (v))	Hours	5641	491	6132
vii.	Expected number of vessels (iv / iii)	Nos.	157	8	165
viii.	Total GRT hours	GRT hours	112626667	14720000	127546667
ix.	Revenue Requirement				1470.05
x.	Berth hire - foreign going vessel (ix / viii)				
	Berth hire - coastal vessel				
	Working for foreign cargo 48% / coastal cargo 52%)				
	127546667*48% * x + 127546667*52% * 0.6x =				1470.05
	61222400 x + 66324267 * 0.6x =				1470.05
	x = Foreign going vessel rate				1.455
	Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate				0.873

STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES UNDER DIFFERENT CARGO GROUPS

A. Handling Charge computed by the VPT given in tabular format

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (tonnes)	Cargo Working Days	Percen-tage of Cargo Working days	Revenue Requirement (₹ in Lakhs)	Cargo to be handled	Cargo to be handled	Rate in ₹ Per tonne	Rate in ₹ Per tonne
Bauxite (100% coastal)	47.00%	18000	2161530	120	47.00%	2,804.54	0	21.61	216.30	129.78
Gypsum (100 % foreign)	30.00%	18000	1379700	77	30.00%	1,790.13	13.80	0	129.72	77.83
Other bulk cargo (70% foreign, 30% coastal)	16.00%	18000	735840	41	16.00%	954.74	5.15	2.21	147.34	88.40
Ores other than iron ore (100 % foreign)	7.00%	18000	321930	18	7.00%	417.70	3.22	0	129.72	77.83
Total	100%		4599000	255.5	100	5,967.10	22.17	23.82		

Foreign Other bulk Cargo (lakh tonnes)	5.15
Coastal other bulk Cargo (in lakh tonnes)	2.21
Revenue requirement from other bulk cargo (in ₹)	954.74
Rate for Foreign cargo say	x
5.15x+ 2.21 *0.6x =	954.74
5.15x+ 1.33x =	954.74
6.48x =	954.74
x =	147.34
Rate for Foreign other bulk cargo after rounding off (in ₹ per tonne)	147.34
Rate for coastal other bulk cargo (in ₹ per tonne)	88.40

B. Handling Charge computed by TAMP based on modified revenue requirement

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (tonnes)	Cargo Working Days	Percen-tage of Cargo Working days	Revenue Requirement (₹ in Lakhs)	Cargo to be handled	Cargo to be handled	Rate in ₹/tonne	Rate in ₹/tonne
									Foreign (in tonnes)	Coastal (in tonnes)
Bauxite (100% coastal)	47.00%	20000	2401700	120	47.00%	2,263.23	0	2401700	157.06	94.23
Gypsum (100 % foreign)	30.00%	20000	1533000	77	30.00%	1,444.62	1533000	0	94.23	56.54
Other bulk cargo (70% foreign, 30% coastal)	16.00%	20000	817600	41	16.00%	770.46	572320	245280	107.08	64.25
Ores other than iron ore (100 % foreign)	7.00%	20000	357700	18	7.00%	337.08	357700	0	94.23	56.54
Total	100%		5110000	255.5	100	4,815.39	2463020	2646980		

Foreign Other bulk Cargo	572320
Coastal other bulk Cargo	245280
Revenue requirement from other bulk cargo (in ₹)	77,046,270
Rate for Foreign cargo say	x
572320x+ 245280 *0.6x =	77,046,270
572320x+147168x =	77,046,270
719488x =	77,046,270
x =	107.08
Rate for Foreign other bulk cargo after rounding off (in ₹ per tonne)	107.08
Rate for coastal other bulk cargo (in ₹ per tonne)	64.25

VISAKHAPATNAM PORT TRUST

**UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR BAUXITE, GYPSUM, OTHER DRY BULK
(EXCLUDING ALL TYPES OF COAL AND COKE) & ORES (OTHER THAN IRON ORE)
TO BE HANDLED WQ7 BERTH ON DBFOT BASIS**

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (iii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the Vessel as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "Coastal" or foreign-going" for the purpose of levy of Berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this propose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
 - (a). The berth hire for all coastal vessel should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.

- (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transhipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (iv). Interest on delayed payments / refunds.
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments for any charge under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate declared by the State Bank of India from time to time.
 - (c). The delay on refunds by the terminal operator will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (v). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the each bill.
- (vii). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

The terminal operator may also, if it so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

The terminal operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP
- (viii). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES

2.1. Schedule of Berth hire

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in ₹)	Coastal Vessel (in ₹)
1.	Vessels carrying Bauxite, Gypsum, Other Dry bulk (excluding all types of coal & coke) and ores (other than iron ore)	1.455	0.873

2.2. Penal Berth hire for over-stayal of vessel:

- (i). Penal berth hire equivalent to normal applicable berth hire shall be levied in addition to the berth hire charge for the period of overstayal of vessel for occupancy of the berth beyond the stipulated periods mentioned at (ii) below, provided there is a demand for the berth and a notice is served by the BOT operator or its authorized officials 10 hrs in advance of completion of discharge / shipment operations.
- (ii). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penalty for period mentioned below:-
 - (a). Vessels taking bunkers through barges. 08 hrs
 - (b). Vessels taking water through barges. 12 hrs [From the time of placement of barges alongside vessel].
 - (c). Vessels taking Water / Bunkers through 08 hrs
 - (d). In all other cases 07 hrs

General Notes relating to berth hire:

- (i). The time for the purpose of levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (ii). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
 - (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
 - (c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (iii). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (iv). No berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth for continuously for one hour or more due to non-availability / break down of equipment and any other reasons including power failure attributable to the terminal operator.

(v). Ousting priority / Priority berth Hire:

The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed; in the scale of Rates of Visakhapatnam Port Trust.

3. CARGO HANDLING CHARGES:

Commodity	Unit	Rate in Rupees	
		Foreign	Coastal
Bauxite	Per Metric tonne	157.06	94.23
Gypsum	Per Metric tonne	94.23	56.54
Other Dry bulk (excluding all types of coal & coke)	Per Metric tonne	107.08	64.25
Ores (other than iron ore)	Per Metric tonne	94.23	56.54

Notes:

The handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel including transportation up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 5 days and loading on the trucks/ wagons as the case may be in respect of import cargo. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of rates.

4. STORAGE CHARGES:

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as follows:

(A). Storage charges after free period (per ton / per day)

Description	Rate in ₹ per tonne per day
Bauxite, Gypsum, Other Dry bulk (excluding all types of coal & coke) and ores (other than iron ore)	
Free period	5 days
First five days after expiry of free period	1.71
6 th day to 10 th day after expiry of free period	2.56
Beyond 10 th day	3.41

Notes:

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. MISCELLANEOUS CHARGES:

Description	Rate in ₹ Per tonne per day
	Bauxite, Gypsum, Other Dry bulk (excluding all types of coal & coke) and ores (other than iron ore)
	1.96

Composite charge for all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures etc.

6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) to (5) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2011 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
